

RALLYE '79.

EB. magazin



Tuning-tippek • A Forma-1 világa
Krimi a rallyepályán • Ki az a Ligier?
Fotók a depóból • Autósport-lexikon

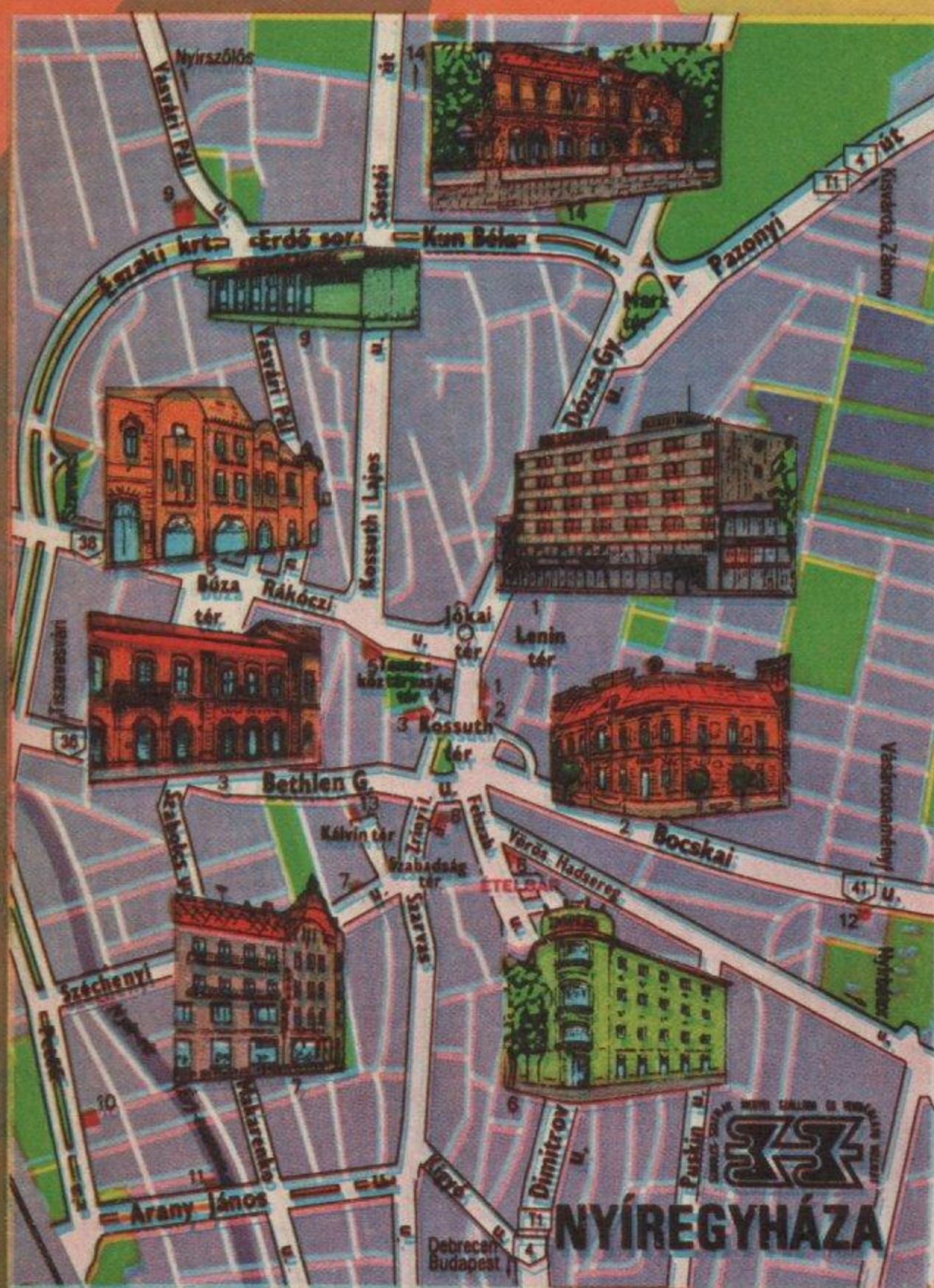
ÁRA:

9,50 Ft

Vendégként várja
SZABOLCS

Vendégül látja
A HOTEL
SZABOLCS

**Műemlékeink,
tájaink élményt,
szállodáink
otthont nyújtanak**



**Hotel Szabolcs, étterem, drink-
bár, presszó-bár • Borsodi
söröző, étterem • Zöld elefánt
étterem • Kolumbia étterem •
Coca-cola ételbár • Eperjes
ételbár • Nyíri fészkek vendéglő
Tölgyes vendéglő • Petőfi utcai
bisztró • Omnia kávészalon •
Dominó eszpresszó • Oázis
cukrászda • Hangulat presszó •
Zrínyi utcai drinkbár • Hotel
Béke Nyíregyházán;**

**Hotel Krüdy, étterem, terasz,
bár • Strand étterem, presszó
Nyíregyháza-Sóstón;**

**Hotel Szatmár, étterem, drink-
bár Mátészalkán**

**Pihenjen,
üdüljön,
szórakozzon**

SZÁLLODÁINKBAN, ÉTTERMEINKBEN, PRESSZÓINKBAN

SZABOLCS-SZATMÁR MEGYEI SZÁLLODA ÉS VENDÉGLÁTÓ VÁLLALAT

HVV 8/025

Köszöntjük

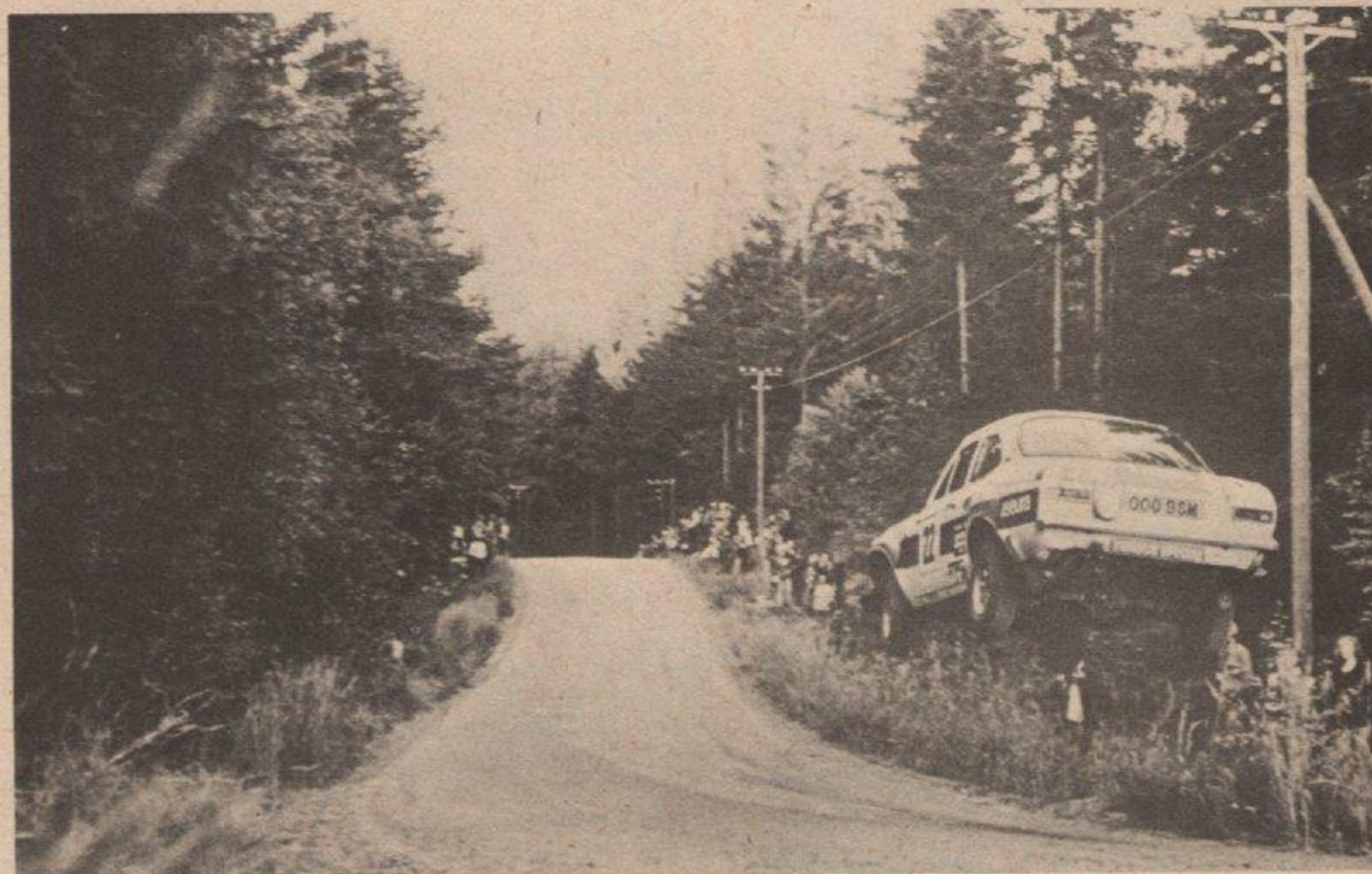
magazinunk kedves olvasóját! Előjáróban engedtessek meg, hogy rövid időre feltartsuk a lap forgatása közben egy személyes élménnyel. Nagy-nagy örömmel konstatáltuk közel egy esztendeje a Magyar Posta bejelentését (hej, hány szerkesztő legforróbb vágyai közé tartozik ez?!): valamennyi magazinpéldány gazdára talált, „egy szem” sem maradt eladatlanul. A MÉH-nek ezúttal nem akadt dolga az autósport-újsággal.

Bevalljuk: magunk sem gondoltuk, hogy egy — a fővárostól viszonylag távol eső országrészben sorra kerülő — rallye-verseny hírharangjának szánt kiadvány ekkora sikert arat.

Ezek után Nyíregyházán székelő szerkesztőségünk kis kollektívája „vérszemet kapott”. Az idén a tavalyi helyett megduplázott példányszámmal rukkolunk elő és szaporodott színes oldalaink száma. Igyekeztünk előbbrelépni a tartalomban is. Vegyíteni próbáltuk a hazai és a külföldi autós eseményeket, újdonságokat a legfrissebb aktualitásokkal. A fő hangsúly persze ezek után is az Európa-bajnoki futamon, a 18. Taurus Rallye-n maradt. De igyekeztünk kilépni a nagyvilágba is.

Kellemesen eltöltött percekét kíván az idei magazinhoz a szerkesztő:

Ursula K.



Úgy illenék, hogy az első oldal jobb felső részébe a tartalom kerüljön. Mi kissé formabontó módon most és itt csupán néhány fotót közlünk, ízelítőül, csupán kedvcsinálónak. Ha képeink felkeltették a kedves olvasó érdeklődését, lapozzon bele magazinunkba. Mert a többi képet, a szöveggel együtt oldalainkon megtalálja.

A 18. Taurus Rallye gyorsasági szakaszainak időrendje

A Taurus Rallye rajtja: 1979. augusztus 10-én

18 órakor Nyíregyházán, a Volán DSC
Zalka Máté utcai sporttelepén

Célbaérés: 1979. augusztus 11-én kb. 15 órától ugyanoda

Díjkiosztó: 1979. augusztus 12-én 13 órakor
a nyíregyházi Krúdy filmszínházban

(Az alábbi táblázatból kiolvasható a gyorsasági szakaszok helyszíne. A mellettük álló időpont az első kocsik érkezésének várható idejét jelenti. A leírtak a 10—15-ös gyorsaságiktól kezdve — számolva a torlódással, időzavarral — csupán tájékoztató jellegűek. Miután a kocsik percenként startolnak, körülbelül 100 perc hozzáadásával megkapjuk az utoljára startoló versenyautók idejét is!)

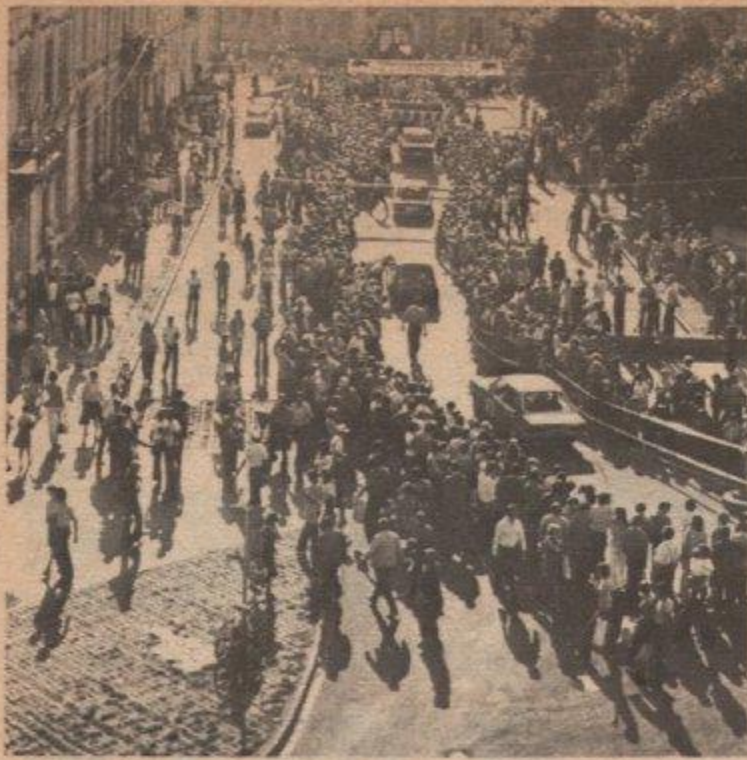
Gyorsasági szakaszok:

- | | Első kocsik
érkezése: |
|-----------------------|--------------------------|
| 1. Mád—Tállya | 3,9 km 19,15 |
| 2. Fóny—Regéc | 5,1 km 19,50 |
| 3. Regéc—Óhuta | 4,1 km 19,55 |
| 4. Erdőbénye—Kőbánya | 10,5 km 20,25 |
| 5. Gönc—Telkibánya | 27,6 km 21,05 |
| 6. Telkibánya—Bózsva | 6,3 km 21,25 |
| 7. Torokház—Hollóháza | 12,1 km 22,05 |

- | | |
|--|---------------|
| 8. Kishuta—Bózsva | 19,1 km 22,35 |
| 9. Rudabányácska—Károlyfalva | 4,6 km 23,25 |
| 10. Erdőbénye—Kőbánya | 10,5 km 00,00 |
| 11. Fóny—Regéc | 5,1 km 00,30 |
| 12. Regéc—Óhuta | 4,1 km 00,35 |
| 13. Mád—Tállya | 3,9 km 01,05 |
| 14. Gönc—Telkibánya | 27,6 km 02,00 |
| 15. Telkibánya—Bózsva | 6,3 km 02,25 |
| 16. Torokház—Hollóháza | 12,1 km 02,55 |
| 17. Kishuta—Bózsva | 19,1 km 03,35 |
| 18. Rudabányácska—Károlyfalva | 4,6 km 04,10 |
| 3 óra pihenő Sárospatakon, a Sallai utcában. | |
| 19. Óhuta—Regéc | 4,1 km 07,50 |
| 20. Regéc—Fóny | 4,6 km 07,55 |
| 21. Kőbánya—Erdőbénye | 10,5 km 08,30 |
| 22. Károlyfalva—Rudabányácska | 4,6 km 09,15 |
| 23. Bózsva—Kishuta | 19,1 km 09,35 |
| 24. Hollóháza—Torokház | 12,1 km 10,20 |
| 25. Bózsva—Telkibánya | 6,3 km 10,50 |
| 26. Telkibánya—Gönc | 27,6 km 10,55 |
| 27. Kőbánya—Erdőbénye | 10,5 km 11,55 |
| 28. Óhuta—Regéc | 4,1 km 12,20 |
| 29. Regéc—Fóny | 4,6 km 12,25 |
| 30. Tállya—Mád | 3,9 km 13,00 |

Összesen: 298,6 km





TAURUS RALLYE '78

Rallye EB-futam a Nyírségben és Zemplénben! A hír hamar szárnyra kél, bejárva még a legeldugottabb szabolcsi településeket és a kis borsodi hegyi falvakat is. 1700 kilométer, 34 órás viadal várta a Nyíregyházára érkező hazai és külföldi résztvevőket. Egy nap és 10 óra történetét szinte lehetetlen visszaadni néhány sorban és képen, de azért megpróbáljuk.

1-es kép: Vagy ötvenezren már elfoglalták helyeiket a gyorsaságik mentén Erdőbényétől Nagybózsváig. Néhány ezren azért a megyeszékhelyen is maradtak, a startnál és az útvonal mellett. Madártávlatból így festett a start egyik pillanata.

2-es kép: Itt már premierplánban dolgozott az objektív. Az ünnepi megnyitót követően 1-es számmal rajtoló nagy esélyes, a belga Colsul—Lopez—Opel trojka.

3-as kép: Az első próbatétel: hat óra múlt, amikor megkezdik a résztvevők viaskodásukat a szabolcsi homokkal. A 17-es számú budapesti duónak úgy tűnik, minden simán megy. A nehézségekről azért ők is szépeket tudnának regélni...

4-es kép: Ez már a Zemplén. Erdőbénye és Kőbánya között. Tábortüzek fényesítik be a bényei fennsík mögött emelkedő csúcsokat. Él a táj. Szurkolók ezrei lesik kíváncsian kedvenceik érkezését. Sokat közülük már hiába várnak. Kiestek még a szabolcsi szakaszokon. Vagy éppenséggel az Erdőbényén szorítók orra előtt. Mint tette azt az örök második Tóth—Faludy páros is. Az országutat szegélyező kővel való randevút nemcsak ők, hanem a BMW is bánta. S hiába minden igyekezet, a tucatszerű segítőkhöz (kibicekben sincs azért ugye hiány!), a verseny feladására kényszerültek.

5-ös kép: Napsütéses reggel Nyíregyházán. És félidő. Pihenés a versenyzőknek, seregnyi dolog a szerelőknek. Akik, mint a kép is illusztrálja, nem értek rá lazítani.

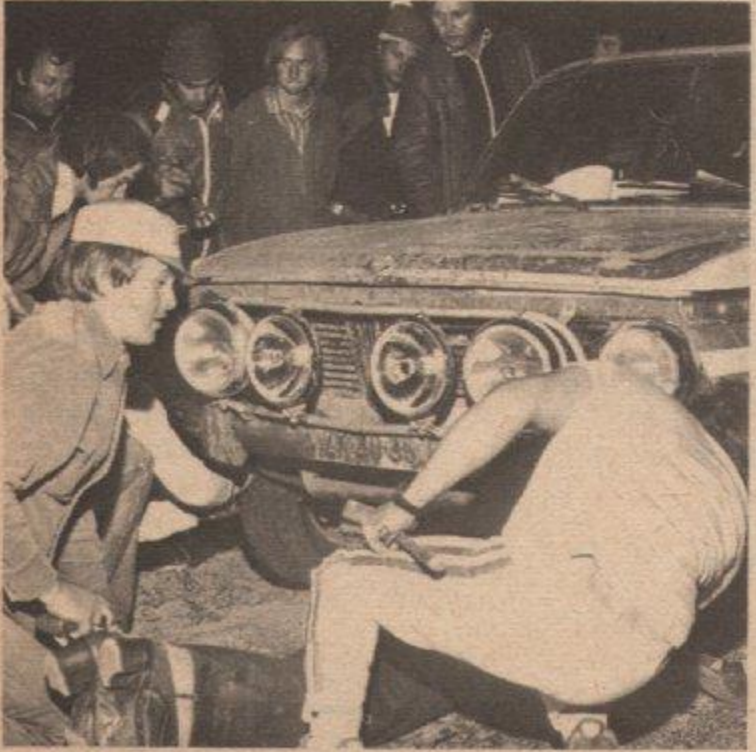
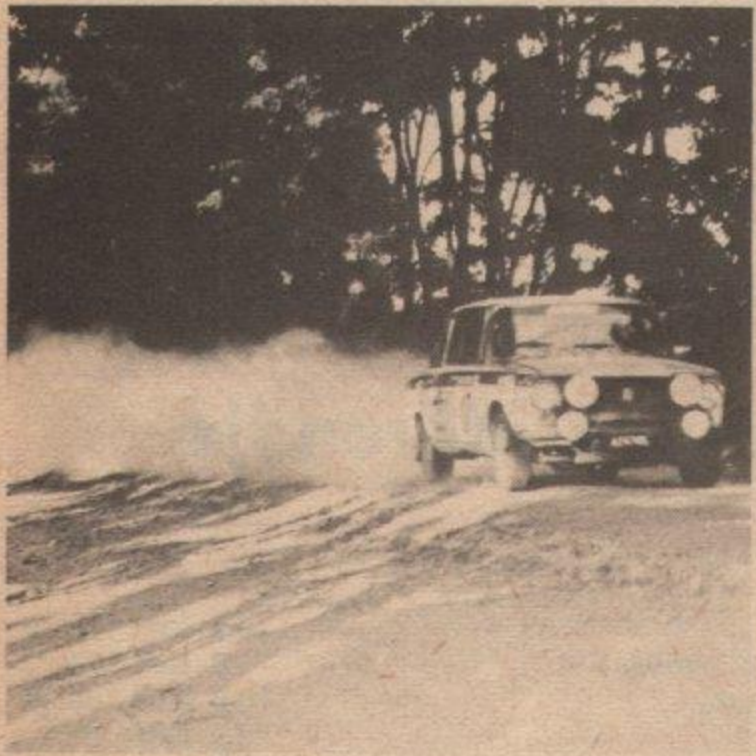
6-os kép: Újra úton. A magyar rallyesport leghosszabb gyorsaságiján, a Telkibánya és Gönc közötti 28 kilométeren kis patak is keresztezi a résztvevők útját. A szó szoros értelemben vett vizes akadályt ki-ki vérmérséklete, rutinja szerint veszi. Ferjanczék például így!

7-es kép: Megint este. Ki tudja már, vajon hányadik a rajt óta. Fárad a mezőny. Ki-kihagy a figyelem, megcsal az érzék. Itt a következmények is súlyosabbak. Ám a biztonság sem mindennapos. A miskolci Szőnyeiéket egy hatalmas bukásnál is megóvta a sérüléstől a bukócső, a négy pontos öv és a bukósisak...

8-as kép: És ez már a cél. „Csekélyke” 34 óra telt el állandó száguldással, idegfeszültséggel. Ámbátor mint a fogadtatásból, a jupiterlámpa fényéből kitűnik, a végső győztes Ferjanczéknek például bizonyára megérte...

Részlet a 17. Int. Taurus Rallye szervező bizottságának hivatalos jegyzőkönyvéből: az Európa-bajnoki futamnak számító versenyen 78 páros startolt. Az 1740 kilométeres, 34 óráig tartó küzdelem céljába értekelhetően 28 gépkocsi és legénysége érkezett...

A krónikás: Kalenda Zoltán
Fotósok: Csutkai Csaba, Gaál Béla
és Mikita Viktor.



Öt dudás egy csárdában

bizony nehezen fér meg, de körülbelül ugyanilyen pikáns a helyzet, ha az öt muzsikos nem a dudu borsákját, hanem a versenyautó gázpedálját nyomogatja és ha nem a csárdában igyekeznek túlharsogni a másikat, hanem a Rallye Európa-bajnokság 50 fordulós küzdelemsorozatában próbálnak meg felülkerekedni a többiek. Márpedig idén ez a ritka izgalmas felállítás borzolja a kedélyeket és követel a szokásosnál jóval több figyelmet, mivel az EB negyedszázados fennállása során egyidőben ilyen sok komoly favorit még nem jelentkezett és soha nem volt ilyen nehéz a jövődőlő bajnok személyét megjósolni, mint 1979-ben... Mindenekelőtt ismerkedjünk meg a főszereplőkkel:

FRANZ WITTMANN

A név ismerős már, az autó annál szokatlanabb. Ismeretes, hogy Franz barátunk tavaly a bécsi Annessi cég által felkészített Opel Kadett nyergében szerezte meg az EB ezüstérmét, idén viszont régi álmát megvalósítva egy közel 300 lóerős Porsche Carrerával tűnt fel az esélyesek sorában.

ANTONIO ZANINI

A 32 esztendő, korán őszülő, roppant komoly barcelonai legény is öreg motoros a szakmában, ő viszont 1976-ban végzett a 2. helyen a francia Darniche mögött az EB-ben. A vadonatúj Fiat 131 Abarth versenyautó mellett alkalmanként 10–12 jól felszerelt szervizkocsi, külön gumiszállító kamion, rádiós diszpécser autó és 25–30 szerelő vigyázza a spanyol sztár minden lépését.

JOCHI KLEINT

A hetyke bajuszú nyugatnémet fiú neve eddig jobbára csak szűkebb hazájában csengett jól, de ma már az egyik esélyese az EB-nek. Kleint az Opel gyár nagyvonalú támogatását élvezzi, bár ez a csapat megjelenésén nem nagyon látszik. A spanyolokhoz képest szinte amatőr módon operálnak a három szervizkocsival és egy kisteherautóval.

MAURO PREGLIASCO

Az Alfa Romeo gyár pilótája ugyan egészen jól áll az összesítésben, azért mégiscsak kétszeresen nehéz helyzetben sínylődik. Egyrészt a hazai bajnokságban kell eredményesen helytállnia és csak a szabad hétvégeken utazhat külföldre EB-pontokat gyűjteni, másrészt sehogy sem akar elkészülni az év közepére beharangozott új csodafegyver, a Turbo-Alfetta, amire tulajdonképpen az egész EB-szereplést alapozták.

BILLY COLEMAN

Az angol rallye-sport élvonalának egyik kiválósága úgy okoskodott, hogy ha a szigetországban megrendezésre kerülő öt EB-futamon jól szerepel, akkor néhány további külföldi versenyen szerzett pontokkal, ha bajnok nem is, de dobogós helyezést még könnyen lehet. A Ford-istálló tavalyi „tenyészetéből” biztosított magá-

nak két alig használt 240 lovas Escort versenygépet, egyetlen dugig pakolt mikrobuszból áll a kísérete és a többit a jószerecsére bízta...

Az eseményekben, fordulatokban gazdag 50 felvonásos monstre-viadal lapzártáig a következőképpen alakult (zárójelben a szorzószámok!):

Bemelegítésnek Wittmann 40 pontot söpört be az ausztriai Január Rallye-n (2) aratott győzelmével, két héttel később viszont Kleint a belga Boucles des Spa versenyen (2) nyert 40 pontot, egy hét múlva pedig Coleman némi vita és óvás után az ír Galway Rallye-n (2) első helyezésért kapott 40 pontot.

E pompás hármas holtverseny után február közepén a spanyol Costa Brava Rallye-n (3) találkozott először az összes esélyes. A verseny kimenetele nagyon gyorsan eldőlt, mert Wittmann Porschéja alig néhány kilométerrel a rajt után egy



Zanini



Coleman

buta műszaki hiba következtében harcképtelenné vált és így Zanini úgy nyert, ahogy akart.

Az első nagy összecsapás után Wittmann és Zanini a bulgáriai „Aranyhomok Rallye-t” (4) vette célba. Az izgalmasnak ígérkező csata azonban itt sem tartott sokáig: Wittmann Porschéjában az első gyorsasági közepén elszakadt az ékszíj és Franz azt hitte, hogy a léghűtéses motor kibírja azt a néhány kilométert a célig. Nem bírta ki... És Zanini szinte gond nélkül újabb 80 ponttal lett gazdagabb.

A híres-nevezetes „Elba Rallye”-n Wittmann megkapta a sorstól gyors egymásutánban a harmadik pofont, ezúttal egy elgörcbült féltengely formájában, mivelhogy a nagy igyekezetben egy kőhöz csapta a Porsche popsiját. Zanini a szuper szerviz ellenére is csak a 3. gyorsaságiig jutott a makrancoskodó vízpumpa miatt: szegény Coleman az utolsó gyorsaságin állította félre a nagybeteg Escortot. Pontot



Kleint



Wittmann



Pregliasco

szerezett viszont Kleint és Pregliasco, úgy, hogy az EB élmezőnye változatlanul szoros maradt.

Szusszanásnyi pihenő után június közepén szinte egyidőben rendezték a brit „Lombard-Scottish Rallye”-t (4) és a nyugatnémet „Hessen Rallye”-t (3). Mivel a skóciai futamon tucatnyi világsztár állt rajthoz, az EB-favoritok kivétel nélkül a könnyebbnek látszó nyugatnémet versenyt választották, de Kleint alaposan összezavarta a számítgatásokat, miután mindkét (!) versenyen elindult és összesen 85 pontot szerzett!

A lengyel Rajd Polski után tulajdonképpen már csak három dudás maradt a csárdában, mert Wittmann után Pregliasco is reménytelenül leszakadt a többiektől, de az EB-cím sorsa csakis Zanini és Kleint között fog eldőlni.

A magyar szurkolóknak is van miért szorítani, hiszen a nagyok árnyékában a Ferjancz—Tandari kettős is ragyogó szériában gyűjtögeti ám a pontokat! Kitűnő párosunknak a bolgár futamon 16 pont, az osztrák „Arbő Rallye”-n meg 6 pont volt a zsákmánya. A „Skoda Rallye”-t a 10 pontot érő 4. helyen fejezték be és néhány nappal később Lengyelországban újabb 40 pontot szereztek, vagyis lapzártakor 72 ponttal rendelkeztek! Ha a pöttömnyi Renaultt így bírja a további megpróbáltatásokat is, akkor talán sikerül bejutniuk az első tíz közé és ez csodálatosan szép siker lenne éppen ebben a szokatlanul kemény idényben...

Szöveg és kép:
Fekete András

Gaál Pál tippjei

Az autósport rajongóinak nagyon régi éhségén kívánunk enyhíteni. Se szeri, se száma a kéréseknek, miszerint tuningolási tanácsokat szeretnének kapni. Így hát felkerestük Gaál Pált, a Budapesti Volán ismert versenyzőjét, az ország egyik legjobb — ha nem a legjobb — Zsiguli-tuning specialistáját, hogy olvasóink segítségére siethessünk. A hegyen és a rallye-ban összegyűjtött 8 bajnoki címe fémjelzi munkásságát, meg az egyéb sikerek, amiket más versenyzők Gaál-tuning motorokkal értek el.

Gyújtással gyorsabb...

Milyen gyakorlati tanácsokat tudna adni azoknak, akik az 1200-as Zsiguljuk motorját, költséges és nehezen beszerezhető anyagok nélkül, saját kezűleg át akarják fésülni?

— Véleményem szerint az átlag autósoknak megközelítően a gruppe 1-es autók felkészítési módját kell követniük. Ez nagyvonalakban azt jelenti, hogy a szériagyártásból adódó, óhatatlan szerelési, megmunkálási eltéréseket kell kijavítani, alkalmasint méretváltoztatások végrehajtásával.

— Mindjárt előljáróban elmondanám, hogy az üzletekben kapható teljesítményfokozó komolytalanságokról most nem beszélünk. A divatos elektronikus gyújtásokról viszont annyit érdemes megjegyezni, hogy egy finom tuningnál — a teljesítmény fokozása érdekében — nincs rájuk szükség. Minthogy azonban az elektronikus gyújtások a beállított gyújtásértékeket hosszú időre stabilizálják, és a megszakítót megkímélik a beégéstől, sőt a hidegindítást segítik — csak ezekből a megfontolásokból szabad felszerelni őket.

Ha már szóba került a gyújtás, milyen változtatást javasol ezen a rendszeren?

— Az 1200-as „Zsiga” alapelőgyújtása 4–7° között van. Ezek az értékek könnyen beállíthatók, itt gyári megmunkálási, összeszerelési szórás nem lehet; az állítási hiba pedig az első ellenőrzésen kibukik. A röpsúlyos előgyújtás-szabályozó más kérdés. Többször előfordult a praxisomban, hogy a súlyok forgáspontját elfúrták és így a maximális 34°-os előgyújtási érték vagy kevesebb, vagy több lett.

Nincs mindenkinek stroboszkóp lámpája; magyarázzuk el, hogyan lehet egyszerű eszközökkel, például fokolótárcsával ellenőrizni a röpsúlyok szabályozási tartományát?

— Nos, a főtengely végére ráerősítjük a fokolótárcsát és amikor az első henger (a hűtő felőli) holtpontra van, „0” fokra állítjuk a mutatóját. Próbálampát kapcsolunk az előzőleg már pontos hézagúra állított megszakító kalapács és a test közé, majd gyújtást adunk. Fellazítjuk az osztófej rögzítőcsavarját, és addig fordítjuk el a rotor forgásirányába az osztófejet, míg a lámpa éppen fel nem villan. Ezzel tulajdonképpen a holtpontra állítottuk a gyújtást. Most az osztófej röpsúlyait teljesen

körbeforgatjuk, a motort az első henger következő sűrítési üteméig, és addig hajtjuk tovább a főtengelyt, míg a próbálampa ismét fel nem villan. Ebben az esetben a fokolótárcsa annyi fokkal mutat a „0” pont elé, ahány fokot a röpsúly húzni képes. Ha pontos, akkor 34°-kal áll a „0” jel előtt. Amennyiben eltérés van, akkor a röpsúly ütközőfelületén kell változtatni, mégpedig a következőképpen. Kisebb az előgyújtás értéke? Kösöröljünk le a röpsúly felütköző felületéből! Ha nagyobb, akkor ugyanezt a felületet hizlaljuk fel hegesztéssel! Mikor elértük az említett módszerekkel a kívánt értéket, a röpsúlyok kitámasztása nélkül — a már vázolt módszerrel — a 4–7°-os alapelőgyújtást is beállítjuk.

Szívócső és környéke

Milyen egyéb fésülési módszereket tudna ajánlani?

— A legtöbb keresnivaló a szívócső környékén van. Szerelje le a szívócsövet, és nézze meg, vajon a furatai pontosan, körkörösén találkoznak-e a hengerfej szívónyílásaival. Ha eltérések vannak, a vállak miatti káros örvénylések veszteségeket okoznak. Most tehát az a cél, hogy a hengerfej szívónyílásai hajszálpontosan találkozzanak. És ez ugyanígy áll a porlasztó és szívócső találkozására is. A szívócső belvilágát legfeljebb az átmérő 10%-ával növelni lehet, de ebben az esetben, a már említett lépcső kiküszöbölése miatt feltétlenül növelni kell a hengerfej nyílásait is. A munka végeztével a megmunkált felületeket polírozzuk fel. A karburátor légtorkát is fel lehet fúrni 0,5–1 mm-rel, de az esztergpadra való körülményes felfogás miatt ezt csak azoknak javaslom, akiknek gépműhelyük van. A szívócsőre megadott munkákat, méretben és minőségben a kipufogócsövön és a hengerfej kipufogócsatornáin is végezzük el. A szívó- és kipufogócső, valamint a porlasztó felszerelésénél nagyon ügyeljenek arra, hogy a tömítések ne takarjanak bele a csatornába.

Ha már a hengerfejet levettük, nincs azon valami tennivaló?

— A kompresszióviszonyt 10%-kal lehet növelni. Ehhez a hengerfej felfekvő felületéből 0,5 mm-t kell levenni. Persze ezután az autó erősen szuperbenzinigényes lesz. Ezenkívül érdemes megnézni a szelepszár-szimeringeket. A sérült, átteresztő darabok mellett olaj kerül a beszívott keverékbe: csökken a teljesítmény. Az elégett olaj pedig felrakódik a csatorna és szelep falára, csökkentve a keresztmetszetet, illetve a töltés hatásfokát.

A porlasztón, az említett felfúrás mellett kívül akad még tennivaló?

— Igen. Foglaljuk táblázatba a különböző fűvókák méretét.

	I. torok	II. torok
keverőcső	8,5 mm	10,5 mm
főfűvóka	125–140	125–135
féklevető fűvóka	160–190	180–210



Szaktanácsadó: Gaál Pál

Ezekből próbákkal válogatjuk össze a legjobban eltalált összeállítást. Ha főleg városban használjuk az autót, azt a párosítást kell kiválasztani, amivel a magasabb, mondjuk 60–80 km/ó sebességről kell jobban elhúznia. Univerzális beállítást ritkán jön össze. Általában a jó gyorsulást a viszonylag szegényebb keverék adja. Az országúti dúsabb keverékigény beállítása után a városi forgalomban kellemetlenül viselkedik az autó, lyuk lesz a gázban. Az AC-pumpa szállítási mennyiségét is jó megnövelni. Ehhez az AC talptömítését kell legfeljebb 0,6 mm-rel csökkenteni. A változtatás végeztével jó, ha ellenőrizzük a tűszelepet, mert ha nem zár meggyőzően, túl nyomhatja az AC a porlasztót.

100-ra 14 alatt...

Milyen méréseket ajánl arra, hogy ellenőrizhessük a fésülés eredményét?

— A jól sikerült munka után, álló helyzetből 100 km/ó-ra 14–16 mp alatt gyorsul az autó. Álló helyzetből az 1 km-t 38–41 mp alatt futja le.

Mekkora teljesítménynövelést jelenthet egy ilyen fésülés?

— Jó esetben — és ez azt jelenti, hogy a motor az átlagosnál rosszabbul volt összeszerakva — 10–12%-ost.

Van még egyéb tippje, trükkje?

— Lenne, de mi most egy olyan eljárásról beszélgettünk, amit bárki viszonylag könnyen véghezvihet. Az igazán forszírozott motorokon akár 90%-os teljesítménynövekedés is jelentkezhet. Ehhez persze a teljes motoron mélyreható és alkatrészigényes változások szükségeltetnek. Ezt pedig egy átlag autóstól igazán nem várhatjuk el...

Surányi Péter

Betegek és egészségesek paradicsoma

Mit „tud” a hajdúszoboszlói gyógyfürdő?

A hajdúszoboszlói gyógyfürdő bejárata előtt — a nyári hónapokban — a 7 órai nyitáskor több százan várnak bebozsításra: a kapunyitást követően az összegyűlt fürödni vágyók „versenyfutásba” kezdenek az üres napozópadokért.

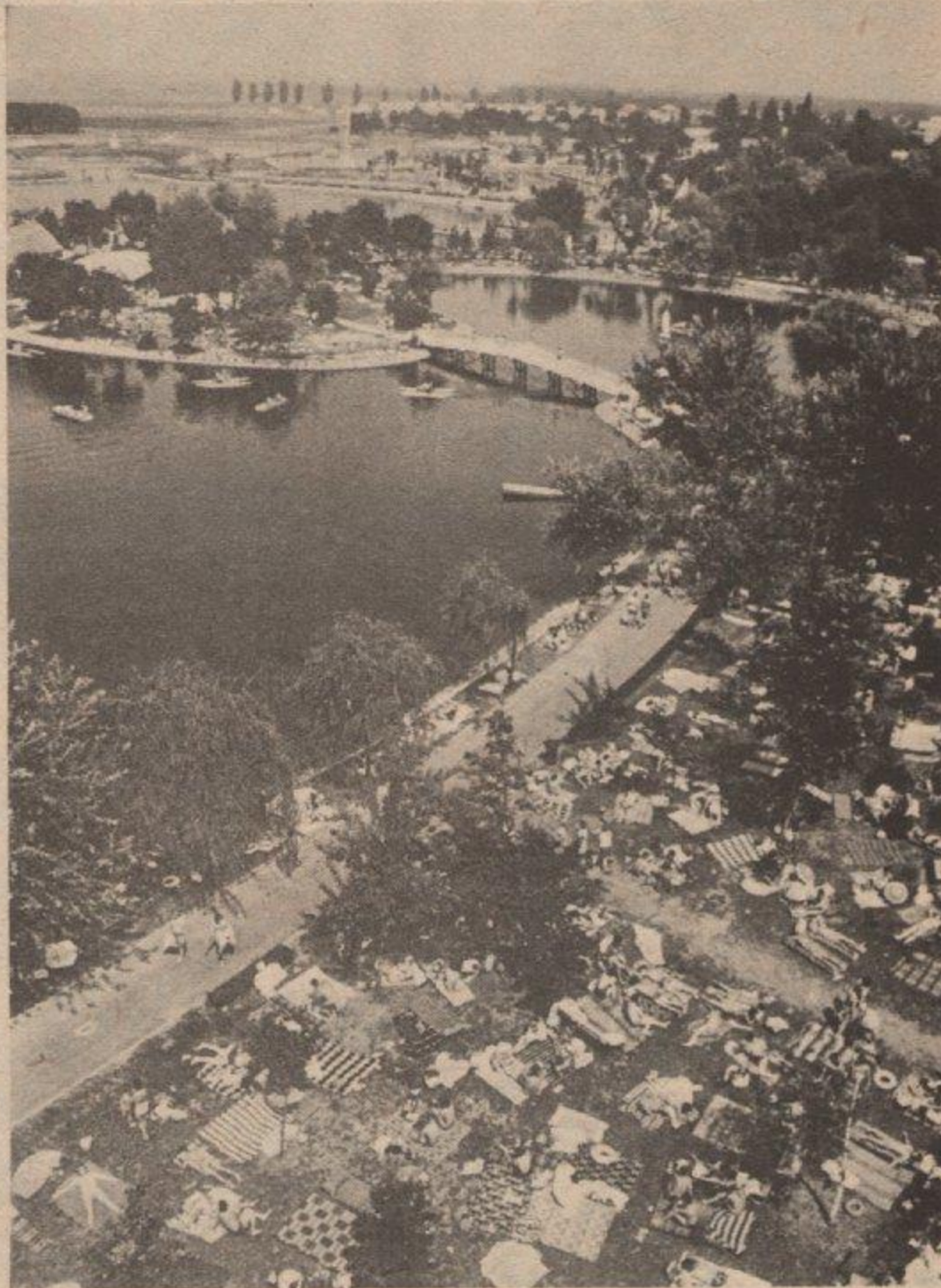
Ez a reggeli hangulatot visszaadó kis epizód valahogy kifejezi az immár nagyon is valósággá váló tényt: Hajdúszoboszló az ország egyik legfelkapottabb fürdővárosa lett. A város és a gyógyfürdő vezetői tudják: a kivívott rangot nem csupán elkönnyvelni szükséges, hanem azt tovább is kell fejleszteni.

E sorok írója arra gyanakszik, hogy igencsak kevés olyan ember akad, aki ne hallotta volna ennek a hajdúvárosnak a nevét. Mégis: mit kell tudnia erről a gyógyfürdőről (70 holdon elterülő strandról) a tájékozatlan idegennek?

Képzeltbeli sétánkat kezdjük a gyógyfürdő előtti parkkal. Ez a csaknem húsz év óta viruló zöldövezet megfelelő fogadtatásban részesíti az idegent. A fürdő területére érve aztán tapasztalhatja, hogy mindenféle jóval várják a vendéglátó, illetve gyógyító szakemberek.

Hajdúszoboszló, mint termálvízzel rendelkező gyógyhely, mindenekelőtt a különböző reumatikus betegségek megelőzésére alkalmas gyógyító vízzel rendelkezik. A gyógyfürdőben dolgozó orvosok a megelőzésen túl a rehabilitációt is nagyon fontosnak tartják — erre is kiválóan alkalmas a sokak szerinti „csodavíz”.

Elsődleges feladata ennek a nagy hírű gyógyfürdőnek a termál- és gyógyturizmus keretein belül a reumatikus betegségek gyógyítása. Természetesen az egészséges ember is megtalálja itt a kikapcsolódásra, pihenésre alkalmas órákat. Érdemes viszont mindenképpen felkeresni Hajdúszoboszlót az ülőfoglalkozású embereknek, bányászoknak, kohászoknak. A nagy személyi és műszaki apparátussal működő orvosi részleg bajmegállapító rendelőjében évente több mint 10 ezer ember részesül részletes, mindenre kiterjedő gyógykezelésben. (Ez a szám azért tűnik kicsinynek, mert az említett 10 ezer beteg több mint két héten át veszi igénybe a gyógyító szolgáltatásokat, hiszen a kúra csakis ilyen távon éri el hatását.) Más számadat is ide kíváncsok. Az alkalmazott kezelések száma tavaly több mint 200 ezer volt. Ezek komplex fizioterápiát és fizikoterápiát jelentenek. Nagyon fontos, hogy a be-



Strandrészlet a csónakázótóval, madártávlatból

teg megelőző vizsgálaton vegyen részt, mielőtt Hajdúszoboszlóra megy. Ennek elmulasztása esetén a gyógyvíztől senki ne várjon csodát.

Említettük, hogy az Alföld közepén elterülő és egyre dinamikusabban fejlődő Hajdúszoboszló és annak fürdője szívesen látja vendégül az egészséges embereket is. A tavaly gyermek- és tanuszodával bővült strandon összesen 3 melegvizes medencében, egy hullámfürdőben és egy sportuszodában mártózkodhatnak meg a fürdőzők. A járulékos szolgáltatásokat minduntalan bővítik a strand területén: az egyre szaporodó vendéglátó pavilonokon túl több helyütt árusítanak üdítő italokat, a korszerű ételeket kínáló önkiszolgáló étteremben, a Szigeti halászsárdában, a szomszédos Délibáb Hotel ingyencségeket kínáló éttermében kedve szerint válogathat az éhes vendég.

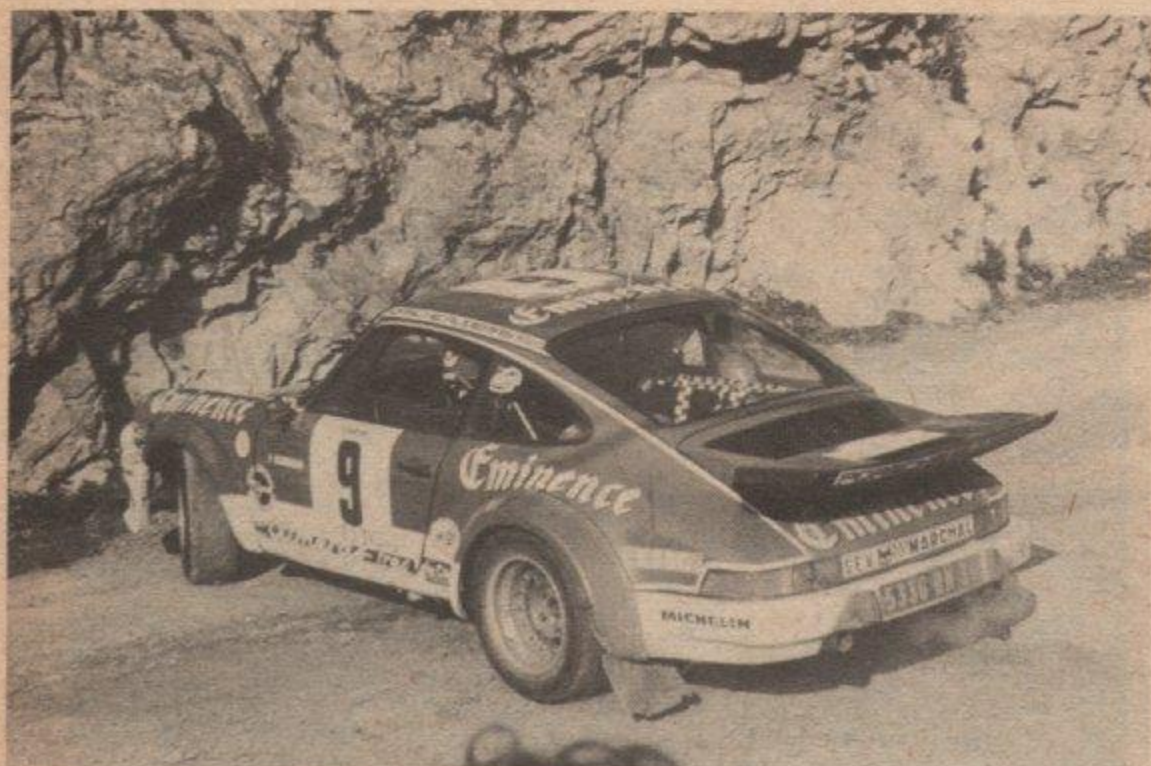
Tavaly több mint kétfélmillióan fordultak meg Hajdúszoboszlón. Az ide érkező vendégek között megtalálhatók a nyugati, illetve a szocialista országokból érkező turisták, akárcsak a hazai pihenni vágyók. Az idén várhatóan a tavaly már rekordnak kikiáltott kétfélmillió vendégforgalom a múlté lesz. Feltehetően újabbak és újabbak fedezik fel ezt a mindenkit szeretettel váró hajdúvárost. (X)



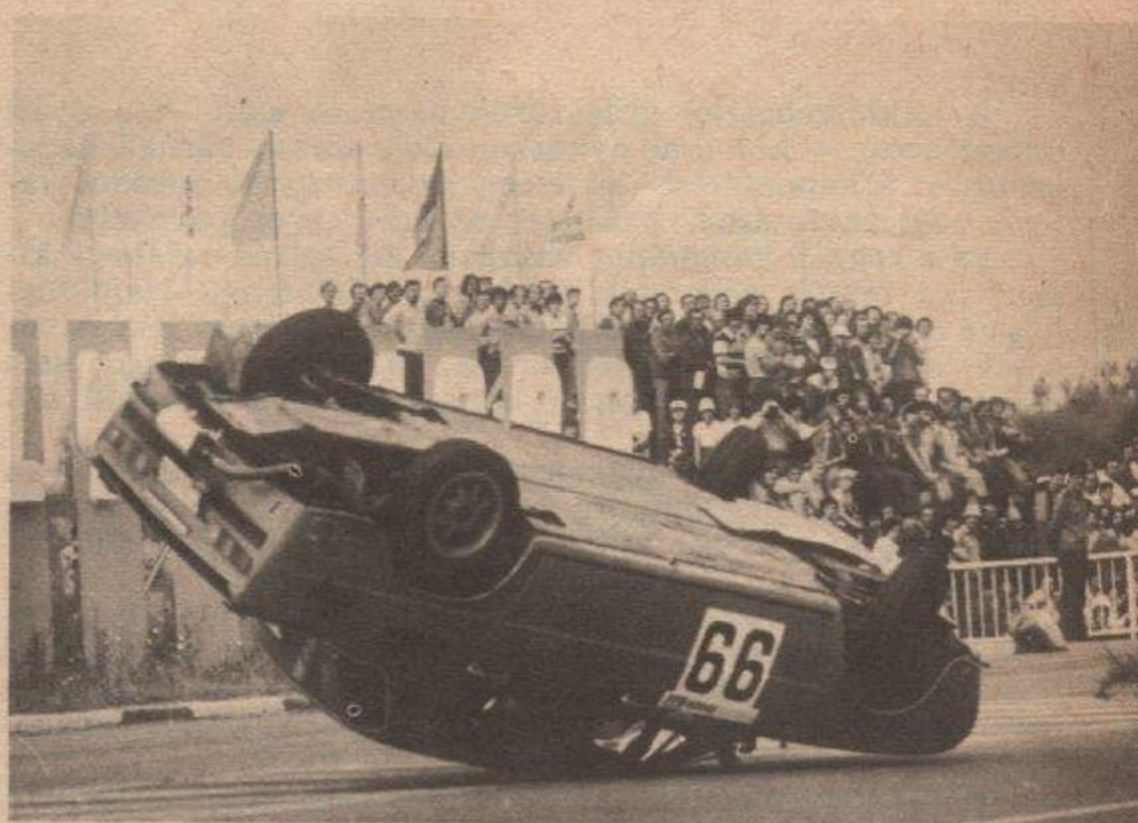
Nyári pillanatkép az egyik medencéről

Hogy mik vannak?!

...CSODÁLKOZIK EL AKARATLANUL IS A RALLYE-VERSENY EGYSZERŰ NÉZŐJE. S MINDENNEK ALÁTÁMASZTÁSÁUL FOTORIPORTEREINK SEGÍTSÉGÉVEL MI IS BEMUTATUNK NÉHÁNY — A SPORTÁGBAN HASZNÁLATOS NYELVEZETTEL ÉLVE — „PENGE” HELYZETET. MUNKATÁRSAINK KORZIKA SZIGETÉN, GÖRÖGORSZÁGBAN — AZ AKROPOLISZ-RALLYE-N —, BELGIUMBAN ÉS CSEHSZLOVÁKIÁBAN VÁRTAK A PILLANATOKRA, ÉS ÖRÖKÍTETTÉK MEG ŐKET A MAGAZIN OLVASÓI SZÁMÁRA. (Willy Wegens, Fekete András, Hugh W. Bishop és Martin Holmes képei)



Pörög a nehéz Porsche, tán a pilóta, Almeras sem tudja, hol áll meg.



Bukfenc Skodával — a Skoda-Rallye-n



Lehet pár centivel rövidebb? (Vatanen mutatványa Görögországban.)



Egy jó Opelnek megteszi a két kerék is



Klesit szűkös parkolóhely, de ugyebár minden lyukat ki kell használni...



Tony Pond és Triumphja a fotósok, filmesek réme

MIÉRT A SKANDINÁVOK?

A rallye-sport császárai kétségkívül az északi országok szülöttei, a svédek, finnek és norvégok. Tessék csak gyorsan végigbongészni a világ legjobbjainak (nem hivatalos) névsorát, vagy a nagy autógyárak csapatainak felállítását és kiderül, hogy nem túloztunk, mindenhol a repülő finnek és a száguldó svédek szerepelnek az élen! Az angol Ford idén például csak északiakat szerződtetett a VB-futamokra: a finn *Hannu Mikkola* és *Ari Vatanen*, valamint a svéd *Björn Waldegaard* hajtja a 250 lóerős Escortokat. A Fiat egyes számú pilótája a finn *Markku Alen*, a japán Datsun-t a finn *Timo Salonen* és az örökifjú svéd *Harry Kallström* képviseli. Az Opel a svéd *Anders Kulläng* és *Bror Danielsson* extraklasszis tudására számít a VB-futamokon, a Vauxhall sztárja a dundi finn, *Pentti Airikkala*. A japán Toyota-csapat fővezére az elnyúlhetetlen svéd *Ove Andersson* és a Saab világraszóló sikereinek titka a svéd *Stig Blomquist*. A norvég *John Haugland* a Skodát segítette komoly nemzetközi hírnévhez, de szívesen látott vendég a Triumph- és Datsun-csapatban is, míg honfitársa, *Per Engseth* Ladával versenyez, ezen kívül a rallye-cross ágba évről évre az EB egyik esélyese. Aztán a már nyugalmra vonult hírességek: a finn *Timo Mäkinen*, *Tapio Rainio*, *Simo Lampinen*, *Pauli Toivonen*, illetve a svéd *Tom Nrana* és a legendás *Eric Carlsson*, mind-mind Északról jöttek és a legnagyobbak voltak.

Mi is hát a skandinávok ilyen mértékű sikerének titka? Az érdekes kérdésen már sok szakértő elmélkedett és tény, hogy nem könnyű dolog egyértelmű választ adni. Annál is inkább rejtélyesnek látszik a nyomozás, mivel Finnországnak nincs is önálló autóiipara, az import gépkocsik ára az európai átlaghoz mérten igen magas, akárcsak a benzine, így a legalapvetőbb feltételek bizony alig adóttak. (Mifelénk ugyanis előszeretettel hangoztatják, hogy nemzeti gépkocsigyártás nélkül nem létezhet fejlett autósport, de erre a buta tézisére a finnek, akárcsak az osztrákok, belgák, vagy hollandok, alaposan rácafoltak...)

A skandináv versenyzők kiválóságának egyik oka az lehet, hogy a rallye-sport roppant népszerű ezekben az országokban, szinte nemzeti sportként kedvelik és művelik. Egy-egy nagyobb nemzetközi verseny a szó legszorosabb értelmében százazreket mozgat meg, de se szeri, se száma a kisebb hétvégi túraversenyeknek. Márpedig, ha egy sportág ennyire az érdeklődés előterében áll és ilyen sok, bőséges versenyzési lehetőség adódik, akkor szinte törvényszerű, hogy nincs gond az utánpótlás nevelésére és a legjobbak kiválasztódása színvonalas szűrőkön történhet.

A másik nagyon valószínű tényező a jellegzetes skandináv éghajlati és természeti adottságok eredménye lehet. Ezen a vidéken ugyanis az autósoknak az év jelentős részében igen mostoha időjárású és útviszonyok között: havon, jégen, ködben kell biztonságosan közlekedniük. Márpedig aki a „jég hátán” is gond nélkül megél, annak már szinte a kisujjában van a rallye-sport összes csinja-binja, a többi már csak némi gyakorlat kérdése. És ez az, amiben a finnek és svédek nem szűkölködnek, mivel az országaikat borító hatalmas erdőségekben bőven találhatnak kanyargós, murvás, sodrós utakat, ösvényeket, télen pedig a befagyott tavak jégpáncélján alakítanak ki bulldózerekkel a méteres hófalak között, tetszés szerinti vonalvezetésű pályákat, ahol aztán a jövő reménységei veszélytelenül „döngethetnek”, amíg csak meg nem unják.

Hát többek között, de nemcsak pusztán ezért, ők a legjobbak a rallye-sport világában...



Anders Kulläng



Pentti Airikkala



Markku Alen

F. A.

Autósport

Ma már az iskolás gyerekek is tisztában vannak az-
zal, hogy az autósport csúcsa, a sportok sportja minden-
féle visszatetszést keltő anyagi jellegű negatívumai el-
lenére — a Forma-1 világbajnokság. De a nemzetközi
sportéletet nemcsak a szivar alakú szörnyetegek lassan
már valóban cirkuszi jelleget öltő vetélkedése jelenti,
hanem egy igen sokrétű, színes, többfrontos összecsapás
zajlik a csúcs árnyékában világszerte a különböző baj-
noki címek, trófeák pontjaiért, a hírnévért, dicsőségért
— pontosan úgy, mint sok más elismert, megszokott
sportágban: a labdarúgásban, atlétikában stb.

Fényképes összeállításunkban megkísérlünk némi át-
tekintést nyújtani ebből a látszólag zürzavaros, ám an-
nál érdekesebb világból, szinte távirati stílusban ismer-
tetjük a Nemzetközi Autós Szövetség, a FIA által elis-
mert hivatalos bajnokságokat, főbb jellemzőiket, az idei
évad esélyeit.

F-1 VILÁGBAJNOKSÁG

A felsorolást természetesen a „fejnél”, a koronánál, a legismer-
tebb és legnépszerűbb, világszerte százmilliókat vonzó műfajnál
kezdjük. A sok-sok szabályból illik tudni, hogy a gépkocsik motor-
jának hengerűrtartalma max. 3000 kcm lehet (turbófeltöltő esetén
1500 kcm), legfeljebb 12 henger dolgozhat a blokkban és a verseny-
autó súlya 575 kg-nál könnyebb nem lehet. Az elmúlt év végén meg-
szigorított szabályok értelmében futamonként 28 kocsi vehet részt
az edzéseken, ebből 27 helyet már év elején kiosztottak az istállók
között (akik garanciát adtak, hogy a teljes szezont végighajtják), a
maradék egyetlen helyért előkvalifikáló edzésen kell indulni.

Idén első ízben 2×8 futamra osztották az éves programot és
mindkét „félidőből” a legjobb 4 eredményt számítják az összesítés-
ben. Félidőben a dél-afrikai Ferrari-pilóta, *Jody Scheckter* vezetett,
esélyes még *Villeneuve*, *Lafitte*, *Reutemann*, míg *Depailler* az is-
meretes, sárkányrepülővel elszenvedett súlyos balesete révén már
kiesett a favoritok szűk köréből.

F-2 EURÓPA-BAJNOKSÁG

Az autók nagyon hasonlóak az F-1 mezőnyéhez. A legfonto-
sabb eltérések: a motor max. hengerszáma 6, űrtartalma 2000 kcm,
alsó súlyhatára 500 kg lehet. Néhány éve ismét minden favorit a
4 hengeres, 16 szelepes, befecskendezős 305–310 lóerős BMW ke-
tyegőkre esküszik, bár a *Brian Hart* által tuningolt Ford-motorok
teljesítménye is eléri a 305 LE-t. A legjobb autót változatlanul a
March cég építi, olykor feltűnik azonban néhány Ralt és Chev-
ron is.

Pillanatnyilag még féltucat versenyző esélyes a végső győze-
lemre, ellentétben a korábbi évekre jellemző, egy-egy pilóta elsöprő
fölényével. A BMW gyári támogatást élvező svájci *Marc Surer*
(March), a tapasztalt angol róka, *Brian Henton* (Ralt-Ford), a fiatal
amerikai *Eddie Cheever* (Osella-BMW), valamint az újonc *Stephen*
South és *Rad Dougal* közül kerül ki az idei Európa-bajnok.

F-3 EURÓPA-BAJNOKSÁG

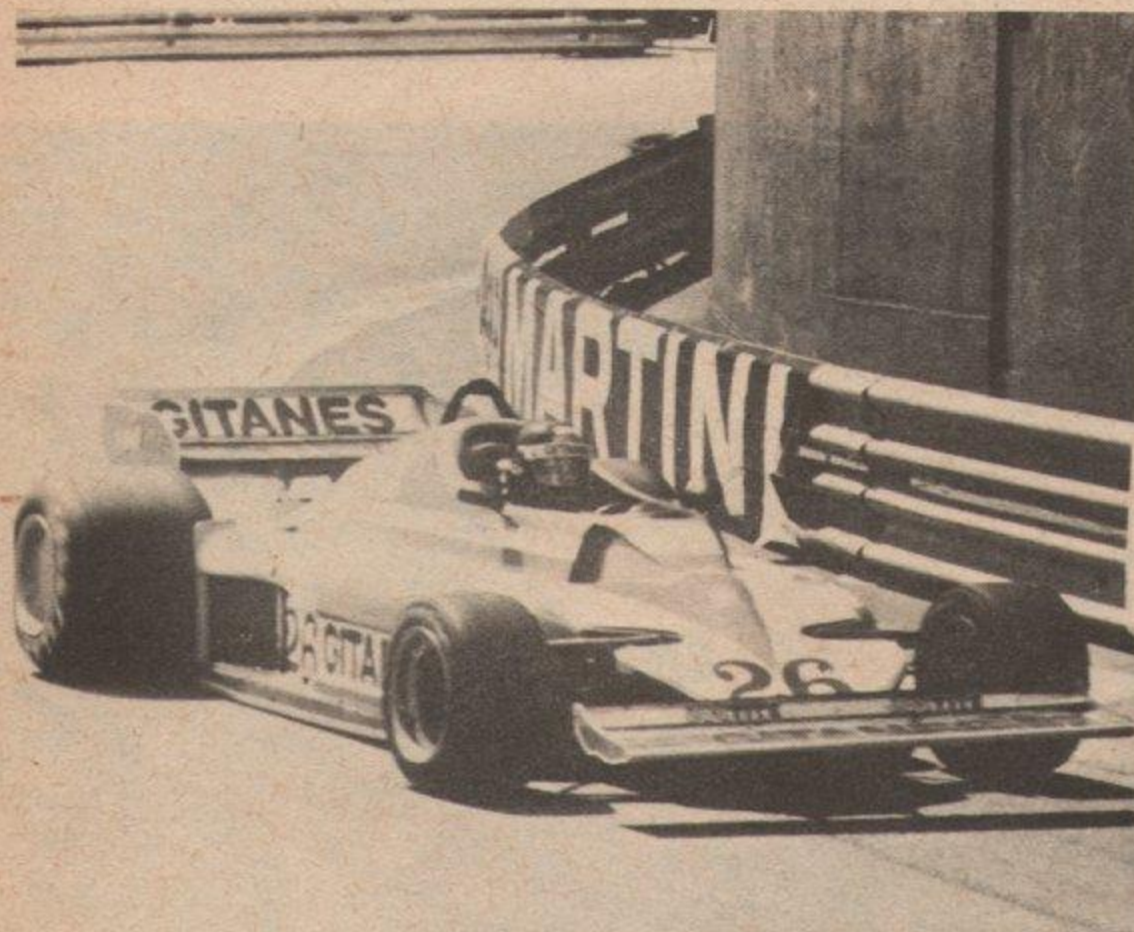
Jelentősége évről évre növekszik, mivel ebben a kategóriában
még az ügyesebb privát versenyzők is eredményesen szerepelnek,
bár ez sem olcsó mulatság. Az F-3-as szivarok műszaki megköté-
sei már némileg szigorúbbak, igyekező a teljesítményt, a végse-
bességet és a költséget valamelyest csökkenteni, tekintettel a sok
kezdőre. A kocsik minimális súlya 440 kg és a beépített motornak
egy szériagyártású (Gr. 1) autóból kell származnia: max. 2000 kcm,
4 henger az előírás, valamint a porlasztó elé épített szűkítő-fojtó,
amelynek átmérője 24 mm lehet. Műszakilag is ez a kategória nyújtja
a legszínesebb képet, hiszen a korábban egyeduralgoló japán
Toyota Celica kétvezérműtengelyes motorja mellett idén feltűntek
az Alfa Romeo, Triumph Dolomite (16 szelepes!), VW Golf és Re-
nault masinák is és valamennyi típus teljesítménye a fojtás elle-
nére is eléri a 180–190 lóerőt.

MÁRKA VILÁGBAJNOKSÁG

Amilyen rohamléptekkel fejlődött, népszerűsödött az előbb is-
mertetett három szivarautós formula, olyan sebességgel satnyul el
a 60-as évek legpatinásabb küzdelemsorozata, a sportkocsik világ-
bajnoksága. Nem is olyan régen még a Ferrari és Porsche óriások,
a Gulf-Mirage és a Ford GT-70, vagyis a nagy autógyárak vívták
csatáikat a hosszú távú 6, 12 és 24 órás versenyeken és valamennyi
istálló a legkiválóbb F-1 sztárokat szerződtette, az egyes versenyek-
et százezernyi nézősereg követte figyelemmel. S mi lett ebből ma?
Három német privát istálló, a Gelo, a Kremer és a Liqui Moly 6–
700 lovas turbó Porschéi kergetőznek a pályán, álmosító unalmat
árasztva néhány száz bémész néző le-lecsukódó szeme előtt. Miután
ezeken a futamokon csak a márkákat pontozzák, még jósolni se le-
het, hogy ki fog győzni. Csakis Porsche nyerhet, mert jószerivel más
márka nem is indul...

TÚRAKOCSI EURÓPA-BAJNOKSÁG

Egykor a budapesti Népliget közönsége is élvezhette ezeket a
versenyeket, az Alfa, Ford és BMW gyárak vérpezsdítő vetélkedését.
Sajnos az idők folyamán a gyárak és az igazán neves pilóták (pl.



Kell-e kérdezni, hogy mi ez?



A hagyományos rallye

minilexikon

Niki Lauda is gyakori szereplője volt ezeknek a futamoknak) eltűntek, maradtak a kevésbé ismert és többnyire szegényes privát menők. Bár ez sem volna baj, sokkal többet árt ennek a jobb sorsra érdemes bajnokságnak, hogy néhány tuning-cég toronymagasan kilógó autóival agyonnyomja a többieket. Már évek óta a belga Luigi-BMW istálló 3,5 literes, lassan már kiöregedő kupéi uralják a mezőnyt, 3 éve a híres Alpina cég is csatába küldött egy hasonló kocsit, sportszerű küzdelmet szimatolva a nagy hírveréssel beharangozott gyári Jaguárok színrelépésével. A „vadmacskák” azonban szelíd cicusoknak bizonyultak és az Alpina is megunt, hogy egy szem ellenfél ellen küszködjön...

HEGYI EURÓPA-BAJNOKSÁG

Felsorolásunkban csak most értünk egy olyan sportághoz, amelyben idén rendszeresen magyar versenyzőkkel is találkozhatunk, sőt talán 1–2 év múlva mi is rendezünk ilyen EB-futamot. Az EB-cím manapság 3 divízióban kerül kiírásra, ezenkívül a legtöbb pontot elérő versenyző érdemi ki a tulajdonképpeni „igazi” EB-koronát. A divízióbeosztás a következő: A (szériakivitelű autók, Gr. 1. és Gr. 3.), B (feljavított autók, Gr. 2. és Gr. 4.), valamint C speciál gépek, Gr. 5. és Gr. 6.). Egy kicsit bonyolítja a helyzetet, hogy a pontokat nem a divíziók szerint, hanem az egyes csoportokban (Gr. 1., 2., 3., 4., 5., 6.) adják a kategória határok nélkül és a divízió bajnoka az lesz, aki a csoportjában a több pontot szerzi.

RALLYE ÉS CROSS

A sor végére jutott a gyorsasági sporttól alaposan eltérő *Rallye-világbajnokság* (egyéni és márka értékeléssel), valamint a *Rallye Európa-bajnokság*, de ezekről lapunk más helyén külön beszámolunk.

Maradtak még a nem hivatalos, de a FIA által elismert egyéb trófeák (ezeket nem is szabad bajnokságnak nevezni, de az elismerést jelezve, a győztesnek ugyanúgy az év végi, Párizsban megrendezésre kerülő díjkiosztó ünnepségen nyújtják át a serleget).

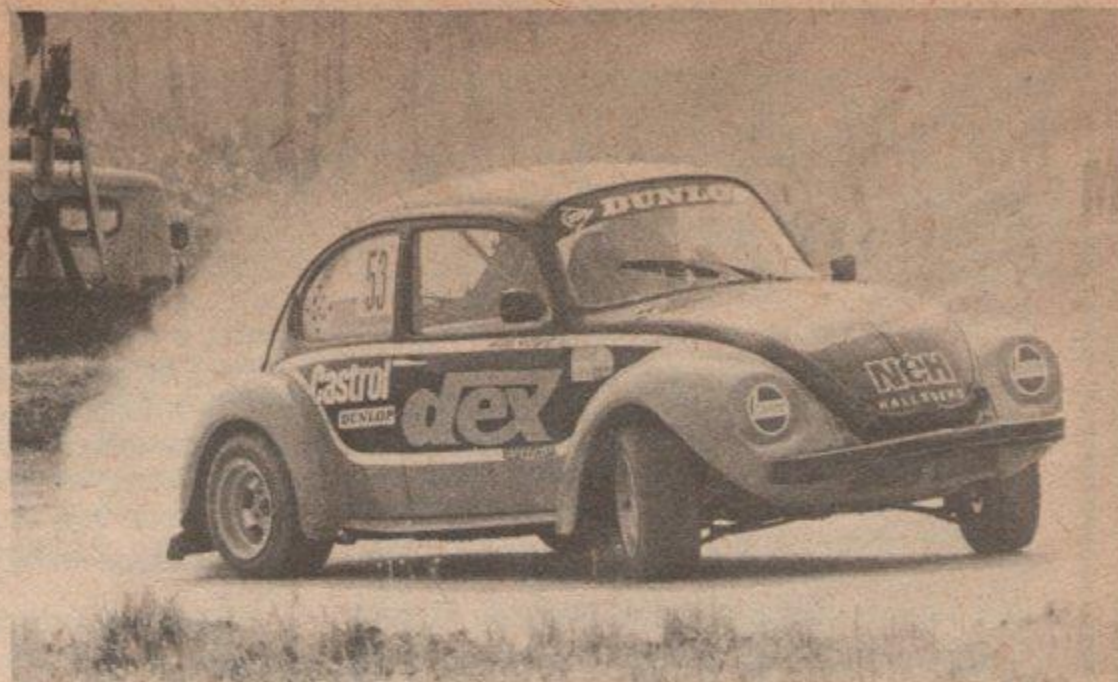
Rallye-cross Európa Trófea: a jövő sportja! Az az egyedülálló látvány, amit a rallye gyorsasági szakaszon a néhány pillanatig feltűnő, kanyarokban lélegzetelállító tempóban bródszeidoló, a fizika törvényeinek már-már fittyet hányó autók nyújtanak, s amiért a mindenre elszánt szurkolók kilométereket vándorolnak az erdők mélyére, amiért naphosszat nyelik a port, egyszóval az itt non-stop műsorban, reggeltől estig szórakoztatja a kényelmes páholyban üldögélő közönséget. A szabályok értelmében az elsőtől az 5. csoportig bármilyen kocsi indulhat, de természetes, hogy csak a legerősebb, legizgalmasabb „spéci” (Gr. 5.) gépeknek van esélyük.

Autócross Európa Trófea: ez is a jövő sportja, s ha lehet, még több esélye van a népszerűsége, mert ezek a gépek és a pályák még egyszerűbben, olcsóbban „előállíthatók”! Itt kevesebb a látványos bródszeidolás, de annál több az akrobatikus ugrálás, elvégre ezek a szöcskék a pályákon kötelező jelleggel beiktatott ugratókról elrugaskodva, méteres magasságokba és még nagyobb távolságra szökkennek. Talán idén sikerül az osztrák *Karl Singer*nek a 300 lovas Porsche buggyjával a két év előtti bajnoki címet visszahódítani, de ha mégsem, valószínűleg akkor is szomszédainknál marad a trófea, mivel ők a legaktívabbak ebben a sportágban.

Nem lenne teljes a felsorolás, ha a nem hivatalos nemzetközi trófeákból kihagynánk a szocialista országok nagy jelentőségű „*Béke és Barátság Kupá*”-ját, amelyet, mint köztudott, négy műfajban: gyorsasági (túraautó és Formula Easter), rallye és gokart ágban írnak ki, egyéni és csapatértékelést végezve. Az erőviszonyok nem minden területen kiegyensúlyozottak, többnyire a csehszlovák sportolók a legeredményesebbek. Nem véletlenül, mivel barátainknál nem szükséges rosszként, hanem az egyetemes sportélet szerves részeként tartják nyilván az autó- és motorsportot. Úgy, hogy nemcsak a műszaki és volánművészetben van rengeteg tanulnivalónk, hanem elsősorban az autósportról alkotott felfogásunkat, elképzeléseinket kellene megváltoztatni...

Fekete András

(A képek a szerző, valamint Tátrai Béla, Hugh W. Bishop és Mikita Viktor felvételei)



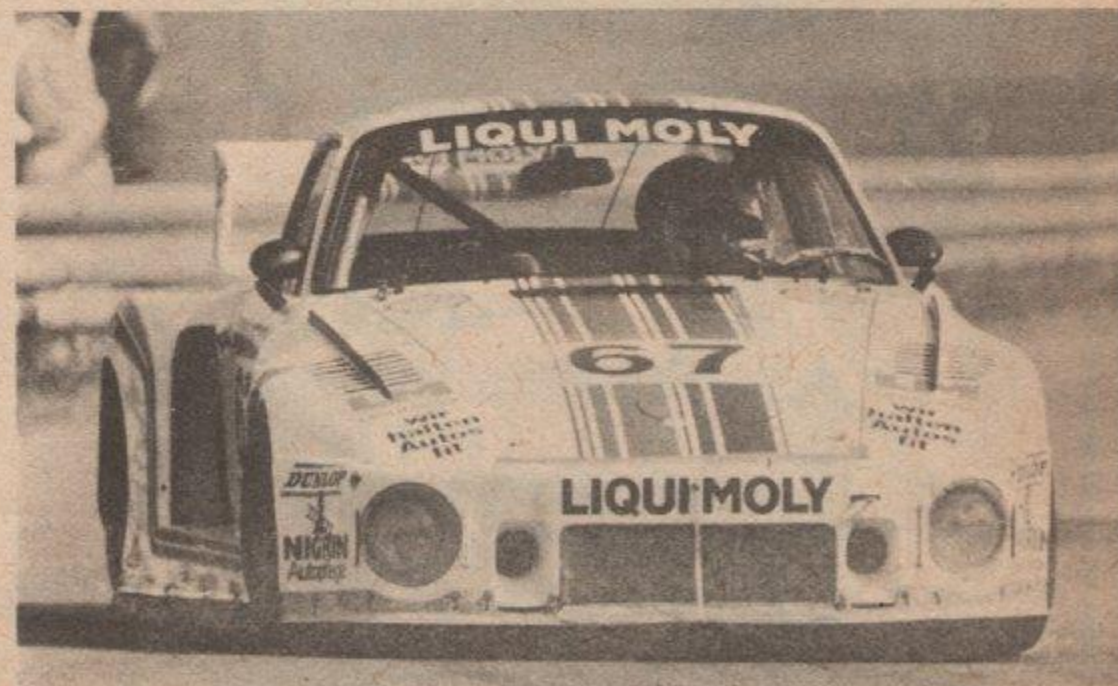
Rallye-cross



Túraautók EB-futama



„Keleti forma”, azaz a Formula Easterek



A Liqui Moly tuning Porsche a márka VB-n

Szálloda a gyógyforrásnál

A különös természeti adottsághoz — hogy gyógyító víz tör fel több mint ötven éve Hajdúszoboszló földjéből — okosan és előrelátóan párosították a hajdúvárosban az amúgy is sürgető szállodaépítési tervet. A hatvanas évek végén — 1969-ben — a híres gyógyfürdő tőzsomszédságában adtak át egy 65 szobás szállodát — az azóta már 360 vendég fogadására alkalmas Délibáb Hotelt.

Mi hát a „tudománya” ennek a nemzetközi hírnevet kivívott vendégfogadó háznak? Szolgálatkész segítők és „titok” megfejtésében Hupuczi László szállodaigazgató. Mindenekelőtt a gyógyfürdővel kialakított jószomszédi viszony, ami nem csupán abból áll, hogy a kedvelt szállodában pihenő vendégek átsétálnak a kellemes klímát és gyönyörű természeti környezetet biztosító közös parkon, hogy aztán megmártózzanak a „szoboszlói csodavízben”. E természetes adottsággal nem elégszenek meg a Hajdú-Bihar megyei Vendéglátó Vállalat Hajdúszoboszlón dolgozó szakemberei: számtalan csábító programot kínálnak ezen kívül. A reumás betegek számára elsősorban a komplex hatású gyógykezelést. De nincs ideje a tétlenségre a csu-

pán kikapcsolódni érkező vendégnek sem: a szállodától alig pár méterre elterülő strandon alkalma adódik úszásra, vízilabdázásra, evezésre, vízbiciklizésre, igénytől függően lovaglásra. A tekét imádók ugyancsak nem járnak rosszul: a nemrégiben átadott automata pályán mindenki kiélheti sport- és játékösztöneit.

Egészséges törekvés a szálloda vezetőinek a kultúra iránti igénye: az író-olvasó találkozókra kívül évek óta rangos kiállítások kapnak helyet a házban, de zenei koncertek sem ritkák.

Este pedig ülünk be a valami finomat, eredeti hajdúsági ízeket kínáló étterembe, vacsora közben pedig hallgassuk élvezettel a színes népi muzsikát. Hangulatmentőnek térjünk be néhány percre a drink bárba, hogy aztán kellő jókedvvel folytathassuk az estét az éjszakai lokálban. Nincs okuk bánkódnia a tizenéves korosztályt képviselő fiatalabb vendégeknek sem: a nyári hónapokban igazi diszkómuzsika várja őket a tavaly átadott teraszon.

E kedves vendégváró és vendéget mind jobban kiszolgáló tevékenységén túl a szálloda erejéből arra is futja, hogy

a megyében időközönként megrendezésre kerülő nagyobb — akár nemzetközi jellegű — találkozókra, konferenciákra is lebonyolítson.

Nem hat hát csodának az évek óta megszokott — és mintegy minőséget megszabó — tény: a szerencsésebb természeti adottságokat mellőzni kénytelen alföldi település szállodáira képes a nagy feladatra. Lehetőségeihez mérten mindent megtenni a vendégért, egész éven át. Ez a Délibáb nem csalóka! (x)



Az autótulajdonosok természetesen tudják, hogy a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás csak a másoknak okozott kárt téríti. Útközéskor azonban sok esetben mindkét gépkocsi kárt szenved.

A CASCO alapján az Állami Biztosító az Ön kárát is megtéríti.

BIZTOS, AMI BIZTOS. KÖSSÖN CASCOT!



A NYÍRFA ÁRUHÁZ

JÁRMŰOSZTÁLYÁNAK
AJÁNLATA
GÉPKOCSI-
TULAJDONOSOKNAK:

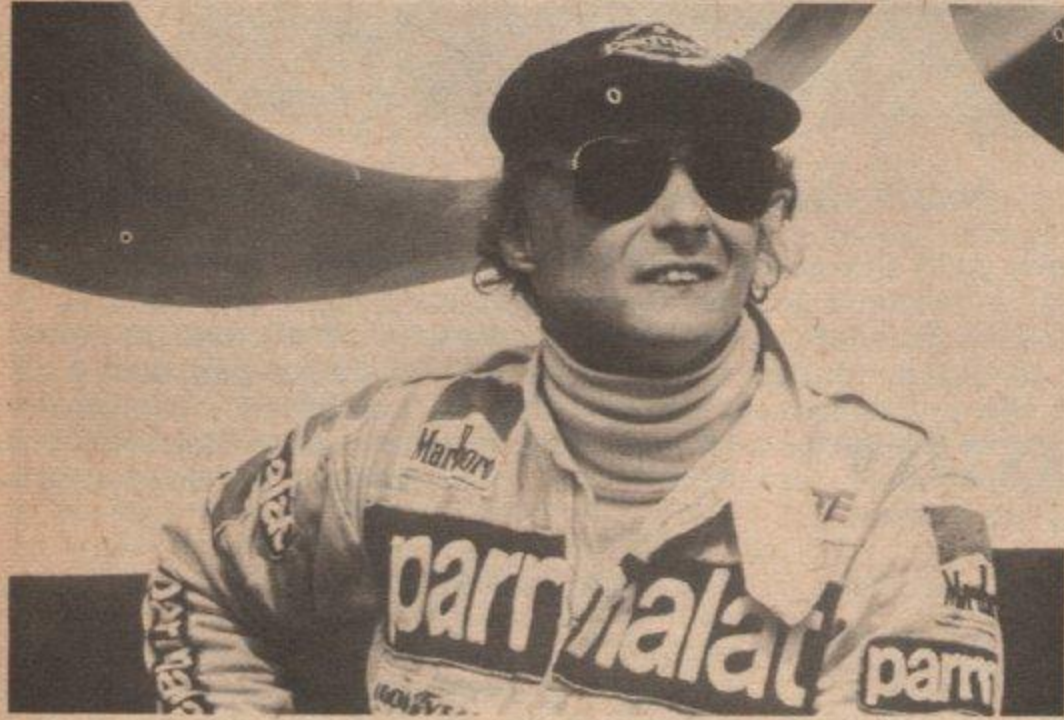
**ZSIGULI-, SKODA-,
TRABANT-, WARTBURG-
alkatrészek,
autófelszerelési
és ápolási cikkek**

**NAGY VÁLASZTÉKBAN
KAPHATÓK
A MEGYE LEGNAGYOBB
ÁRUHÁZÁBAN!**



Gyűjtőknek

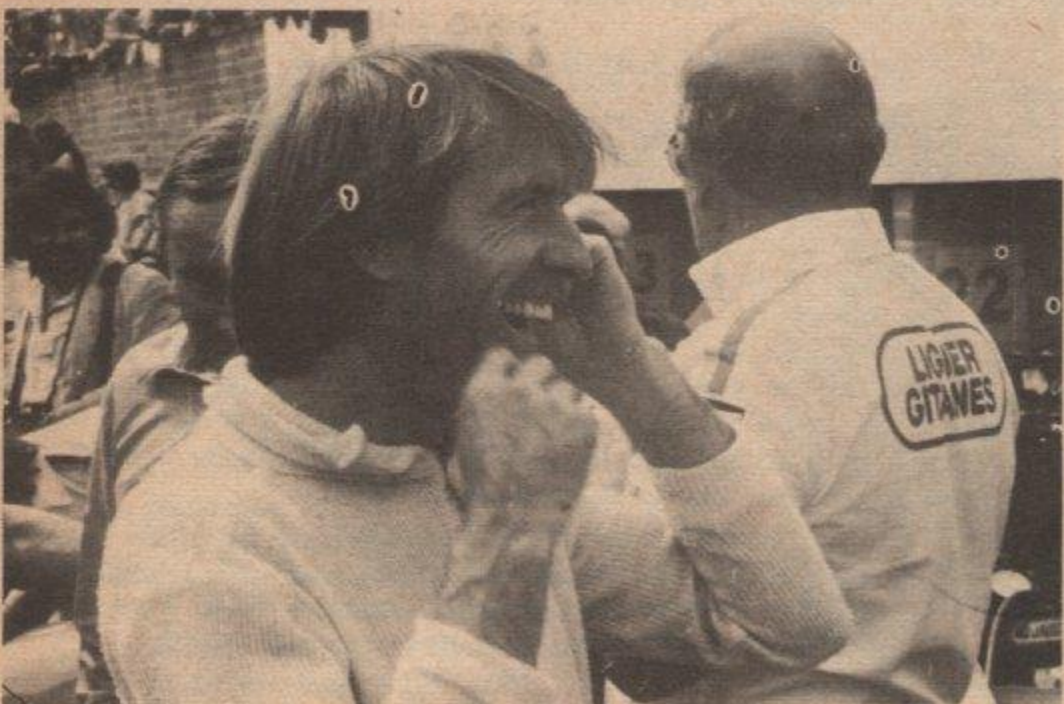
— Láttad Laudát? — kíváncsiskodik az élménybeszámoló közben barátjától az, aki itthon maradt. S a másik őszintén bevallja: látta bizony, bár csupán néhány másodpercre, akkor is állig beöltözve. Szóval nem mindenki jut életközébe, a világnagyságok környékére. Munkatársunkat, Tátrai Bélát — számos nagy viadal szakértő megörökítőjét — szerencsénkre már jó ismerősként köszöntik a menők is. Sőt minden ellenszolgáltatás nélkül örömmel állnak szembe gépének lencséjével. Így született hát meg az alábbi kollekción. Ajánljuk az autósport barátainak, s természetesen a példaképekért égő ifjú szurkolók gyűjteményébe...



A mosoly mindent elárul: Niki Lauda



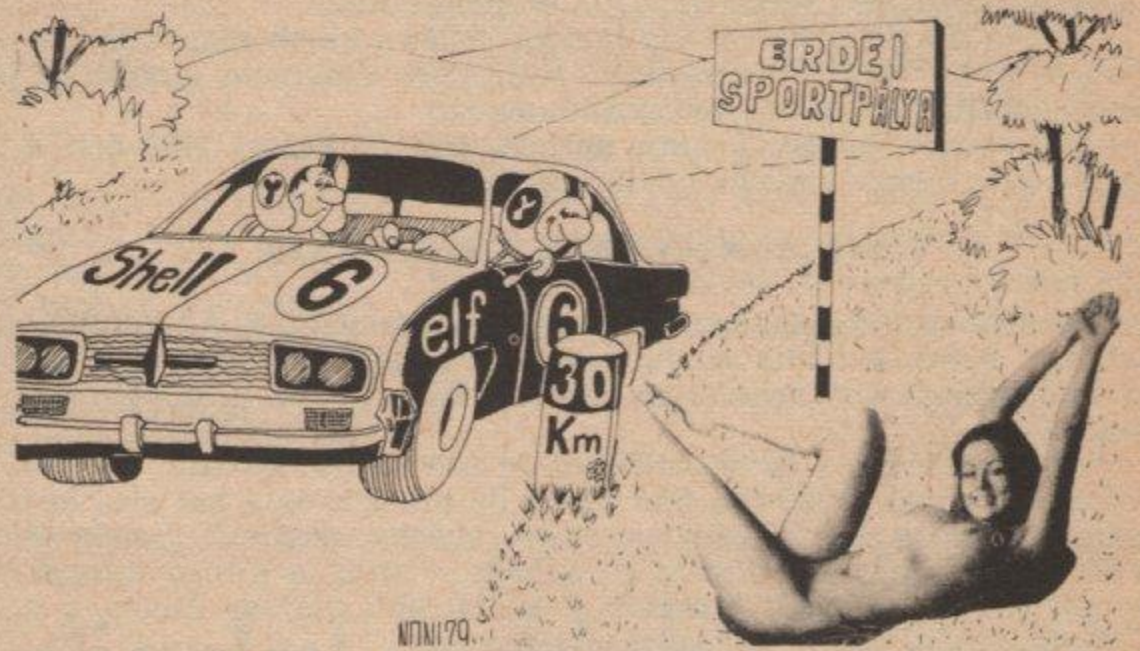
A komoly tekintet: Mario Andretti



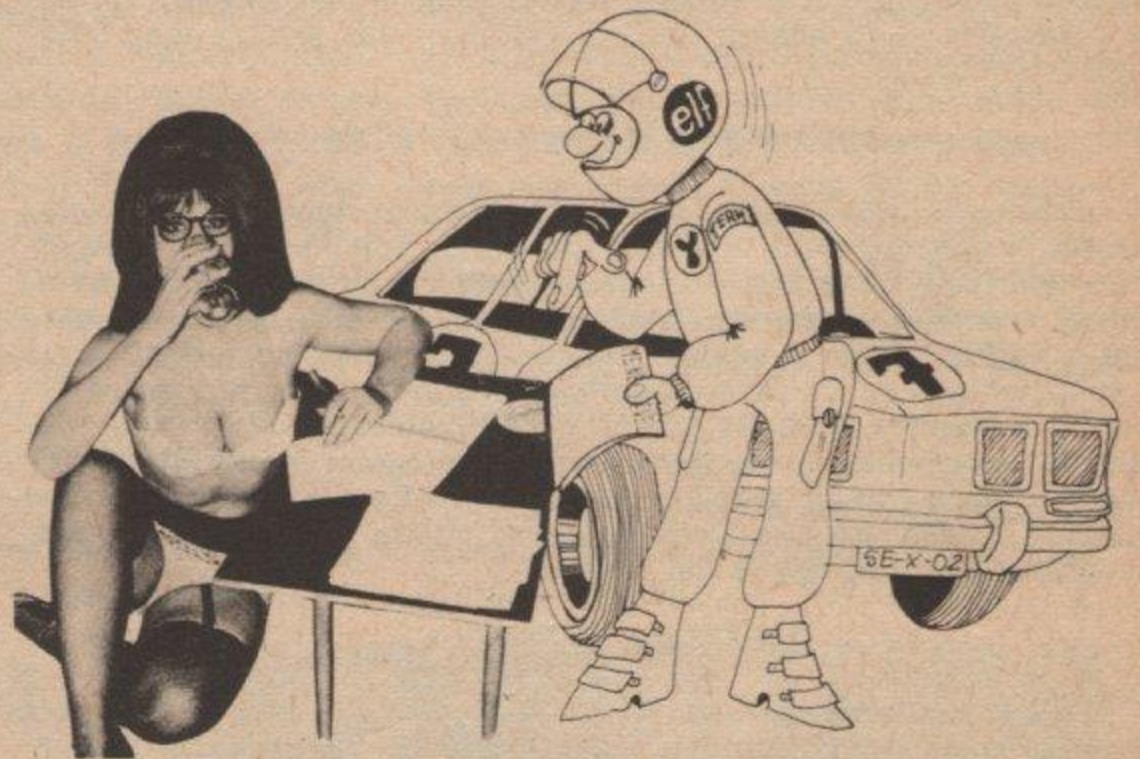
A kacagó profil: Lafitte

Rallye-reform

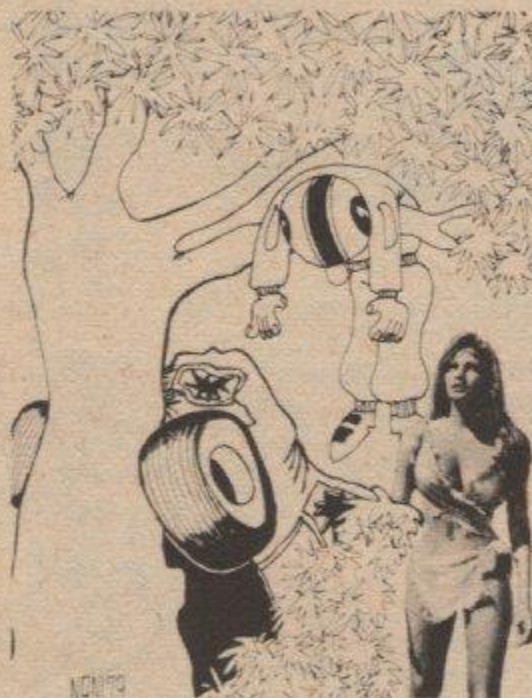
Kevés a külföldi résztvevő — sopánkodtak tavaly a Tauruson a sportág berkeiben járatosak. Nos, a Magazin karikaturistája, Ferter János korántsem ismerős ennyire a kullisszák mögött, tanácsokat azonban, hogy miként is lehetne még vonzóbbá tenni a Taurust a külföldi menők körében — ő is tud adni.



Ugyebár az autót és embert egyaránt erősen igénybe vevő gyorsaság után programba iktathatnánk egy kis pihenőscsékféléit, tegyük föl, illet.



Ei ne feledkezzünk az időellenőrző állomásokról. A menetlevéllel jelentkező delikvensnek az italhoz, kizárás terhe mellett szigorúan tilos hozzányúlni!!!



Mindenesetre jó lenne, ha a résztvevőket ilyen, az alkalomhoz öltözött ápolónők részesítenék elsősegélyben. A fának is megköszönnek...



Végül a díjkiosztó: ez is reformra vár. Hát igazság az, hogy mindenféle erősen kopaszodó vállalati vezető adja át fiainknak a különdíjakat?

A FORMA—1 ASZFALTJÁN

— A Forma—1 első futama sohasem a versenypályán zajlik. Az a forduló a szivarok, a forgó, süppedő bőrfotelek világában dől el — jelentette ki a meghökkenítő igazságot *Jean Marie Balestre* — Ott, a tárgyalóasztaloknál dől el, hogy ki kitől mennyit tud inkasszálni és milyen versenyzőt tud szerződtetni...

Ebben a kijelentésben sok igazság lehet s kinek higgyünk különben is, ha nem a Nemzetközi Autósport Szövetség elnökének, aki ugyebár otthonosan mozog e témákban...

Nos, ennyi bevezető után nézzük, mit is hozott 1979-ben a Forma—1 gyakorta izzásig hevülő aszfaltja?

EXVILÁGBAJNOKOK KÁLVÁRIÁJA

Az idénynyitó — hagyományosan az *Argentín GP.* Az indulóknak és a gumimechanikusoknak az 5,2 kilométer hosszú pálya kanyarjai mellett a kibírhatatlan trópusi hőség okozta a legnagyobb gondot.

A rajt pillanata ismét túlfűtött és félelmetes. Ezúttal *Watson* próbál a kanyar belső íve felé törni, de hibázik és a bal első keréke önállósítja magát. Mindenki egy rakáson. *Andretti*, *Lauda* és *Watson* alul, *Tambay*, *Pironi* és *Schekter* pedig a kupac tetején. A megismételt rajtnál *Depailler* a legbátrabb. *Lafitte* üldözi, s a táv felénél ügyesen ki is fékezi istállótársát...

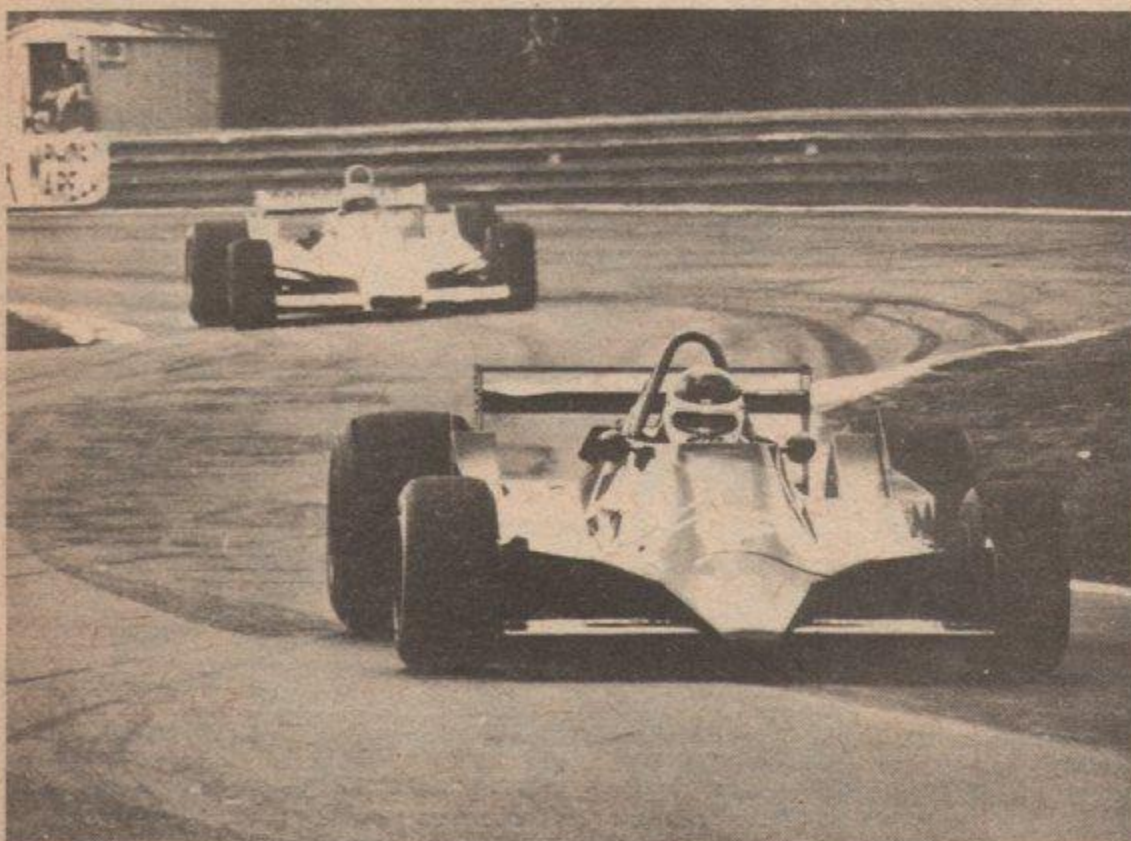
— Mióta Jacques felesége vagyok — hüppögi könnyeitől kisé nehézkesen *Madame Lafitte* —, hozzászóltam a háromszögünkhöz: ő meg én és a veszély. Csak a rajt pillanatában félek rettetesen. „Ha majd a Forma—1-ben győzők — mondogatta annyiszor Jacques — és nekem ugrik a célbíró — az lesz az igazi! Hát megtörtént...”

MEGISMÉTELT MEGLEPETÉS

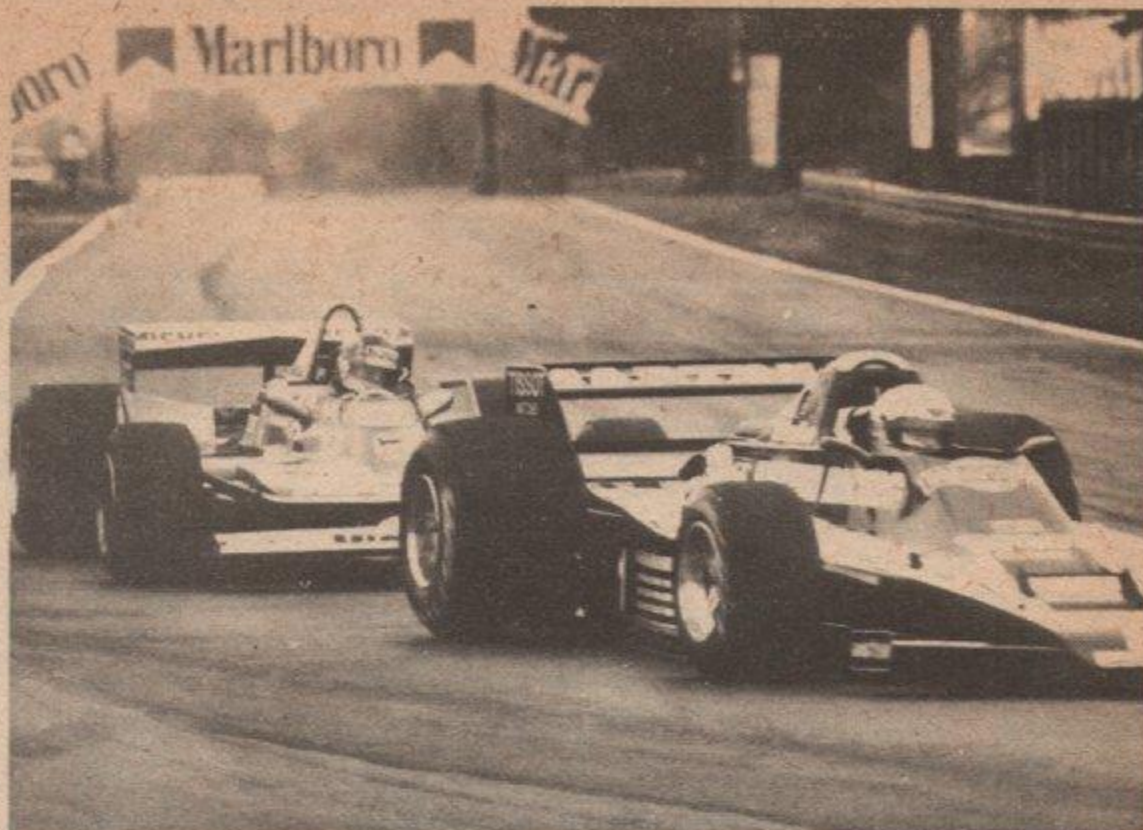
Sao Paulo következik. A fotósok kedvenc témája *Guy Ligier* mester, amint a szálló teraszán üldögélve, *L'Humanité* olvasgatva, csendesen mosolyog *Willeneuve* szenzációs edzéseredményén. Ám a hivatalos edzéseken ismét a „kék szüzek”, azaz a *Ligier*-eké a pálma. Aztán a viadal: *Lafitte* és *Depailler* rajtcélgyőzelme a tükörvezetés és az összeszokottság magasiskolája. Egyszerre fékeztek, egyszerre nyomták a gázt, s oly tökéletesen fedezték az ideális ívet és egymást, hogy lehetetlen volt megélni mellettük. A célbaérés után a francia gárda üvegszám locsolta a világhíres francia pezsgőt. Ezúttal még az ilyen dolgokra ritkán hajlandó *Guy* mester is elpukkantott egy óriási üveget...

ÖSSZEGABALYODVA...

A 4,1 kilométeres *Kyalami* pályán, *Johannesburg*tól alig egy tucat kilométernyire minden évben történik valami, ami felborzolja a kedélyeket. A verseny — az időjárás miatt — ezúttal is fantasztikus keveredést hozott. A rajtnál még száraz a pálya, ám gomolygó esőfelhők fogadták az indulókat. Persze mindenki száraz



Tyrell kontra Copersucar



Melyik erősebb? A Martini, vagy az AGIP benzin?

pályára való slikgumit szereltetett fel magának. Aztán jött az égi áldás. A mezőnyt leintik. Gyors gumicsere. Igen ám, de a 40 fokok hőség pillanatok alatt felszárította a vihar nyomait az aszfalton. Itt aztán minden a depósokon dől el. Időközben bent a pályán a vezető *Jones* egy szimpla lutz-cal kombinált piruettet produkált, de az üldözők közül ki jobbra, ki balra, sikerrel kerültk ki az út közepén parkírozó *Alan*-t. Aztán *Willeneuve* egy jobb gyorsítással megugrott...

ÚJRA WILLENEUVE

Az amerikai nosztalgiahullám Forma—1-es versenypályát csinált a *Long-Beach*-i főutcából. A rendezők minden elképzelhető megtettek a biztonság érdekében. Csupán egy dolgot felejtettek ki: *Willeneuve*-t figyelmeztetni. A „forrófejű” *Ferraris* az előző futamgyőzelmén „belekesülve” már a tréningen is produkálta magát. Először hosszirányba vágódott, aztán keresztbe, majd a biztonsági korlát adta meg számára a „kegyelemdőfést”. Még nincs vége! A versenyen elnézi az indítókészülék jelzését. A visszalőtt rajtnál is a kanadai fiú a leggyorsabb, sőt *Schekter* is megelőzi *Depailler*-t. Ez marad a végső sorrend.

JARAMA

A legjobb edzésidőkkel a *Ligier*-ek startolnak az első kockából. *Lauda* mindent megpróbál a *Brabham*-mel, ám a 63. körben kiállásra kényszerül. Marad a két „kék szűz” pilótája. *Depailler* az élen, *Lafitte* fékgondokkal küszködik és leszakad. Azért annyi ereje még van, hogy feltartsa *Reutemann*t és *Andrettit*, így *Depailler*-é a dicsőség...

MICHELIN-SIKER

Belga GP. Sorra fogynak a *Good year* gumik. Nagy a cserekampány... *Depailler* nincs közöttük. Rá is fizet. A 800 méteres hosszú egyenes végén a tapadásukat veszített gumikkal a védőháló sűrűjében akad el. *Lafitte* próbálja menteni a menthetőt, s a kék-fehér masinák becsületét. *Schekter* viszont úgy hagyja ott, ahogy akarja: *Michelin* gumikkal...

PIRONI LAUDA NYAKÁBAN

Ken Tyrrell úr folyószámlája alaposan megcsappanhatott. Így aztán nem csoda, ha egymillió fontos házasságot kötött az olasz mosógépgyárral, a *Candyval*. Utóbbi monte-carlói fogadásán természetesen *Pironi*, az istálló tagja is jelen volt. A monacói éjszakában való kimaradás aztán meglátszik *Pironi* produkcióján. A kikötői kanyar előtt elnézte a féktávot, s lekaszáta *Lafitte* bal hátsó kerekét, majd *Depailler* jobb hátsója volt útban neki. Miután a másik franciával is végzett, következhetett *Lauda*, akinek meg egyenesen a nyakába mászott. S miközben *Pironi* maga is kiállni kényszerült, a pályán *Schekter* diktálta a tempót és az iramot. *Regazzoni* próbálta követni. Ez maradt a befutó is.

Lapzártakor az *angliai GP*-re gyülekeztek a Forma—1 főszereplői. *Depailler* nélkül, aki mint ismeretes, balesetet szenvedett. *Silverstone* nagy kérdése: vajon miként találja majd meg helyét a *Ligier* istálló jászlánál a *Depailler*-t helyettesítő *Ickx*?

(földi)

Krimi a pályán

Mindjárt az elején csalódást kell okoznunk annak a kedves Olvasónak, aki a kétségtelenül csábító cím mögött rejtélyes gyilkosság, vagy ravaszul kifundált rablások sztorijára számít, hiszen ez a kiadvány az autósporttal, még közelebbről főleg a rallye-zéssel foglalkozik és erre felé hál' istennek ilyen csúnya dolgok nem esnek meg. Viszont ezt a sportágat is elvégre csak emberek űzik és közülük nem mindenki viseli a Becsületrend nagykeresztjét. A sportszerű versengést vigyázó előírások, paragrafusok tömege között jó néhányan keresik akár szelid fuffanggal, akár durvább erőszakkal azt a bizonyos kiskaput, s ki hinné, hogy néhány ilyen esetben már a rendőrségnek és az igazságügyi szerveknek is be kell kapcsolódnia az ügy tisztázása és a vétek felderítése érdekében...

A sportberkekben keringő mendemondák közül néhány érdekesebb sztorit gyűjtöttünk csokorba. Nagy port vert fel például néhány éve a nyugatnémet *Irmscher*-istálló különös esete, amikor is a *Sachs-Baltic Rallye* rajtja előtti éjszakán egy koppenhágai parkolóházban ismeretlen tettesek több marék homokot szórtak a favorit *Lars Carlsson* Opel Asconijának benzintartályába. A szokatlan „kenőanyag” természetesen néhány kilométer múlva elpusztította a mérge drága masinát, de a „jóakaró” után hiába nyomozott a rendezőség és *Irmscher* úr megbízásából egy magán-detektíviroda...

Akadály az aszfalton

Ausztriában pattant ki a rallyesport történetének talán legnagyobb botránya, hiszen főszereplői ezúttal a híres-nevezetes *Alpenfahrt*-verseny külföldi résztvevői voltak, és hogy bőven legyen miért izgulnunk, egycsapásra tulajdonképpen két afér gondoskodott hónapokon át a csemege-ről. Dióhéjban összefoglalva: az történt, hogy a toronymagasan az élen autózó *Warmbold-Todt* páros a harmadik nap reggelén, egy nagyon szűk átlagú szakasz kellős közepén az úton szántsándékkal keresztbe állított gépkocsiba botlott. Az akadály elhárítása — amelyről később kiderült, hogy az ellenfél Renault-csapat főnökének lelken szárad! — a BMW gyári versenyzőknek 3 perc késésbe és a győzelmükbe került.

Ez a példátlan sportszerűtlenség még tiszta ügynek számított, mert a tettes kilétét a mokány *Todt* Párizsba repülve néhány pofon után pillanatok alatt felderítette, de csak ezután következett az igazi krimi. A verseny céljában, ahelyett, hogy a BMW-sek óvását tárgyalták volna, *Warmboldék* kizárását jelentették be, mert állítólag elhagyták a verseny kijelölt útvonalát, a kiírás pedig ezt a bakit kizárással sújtja. Igen ám — kontrázott *Neerpasch* úr, a BMW sportfőnöke —, de *Warmbold* azért tért el a pályáról (tehát a tényt nem is tagadták), mert a rendezőség rossz helyre telepítette az időellenőrző állomást előjelző táblát, nem oda, ahol az előzetesen kiadott „imakönyvben” szerepelt és az 1,5 kilométerre állomásozó szervizét csak így tudta elérni. A sok vizsgálódás, jegyzőkönyvezés közben lassan egyre erősebben merült fel a

gyanú, hogy *Warmbold* egészen más utakon vitorlázott és a pályát már jóval előbb elhagyta, semmint a rendezőség kétségtelen baklövésének csapdájába pottyant volna.

Ha a vége jó...

Az igazság soha nem derült ki teljesen, de Bécs legkiválóbb jogásza vakarták heteken át a kobakjukat, hogy miként simítsák el a hullámokat, elvégre valamilyen formában győztest kellett hirdetni. A sporthoz vajmi keveset értő jogászok végül úgy döntöttek, hogy érvényes a kizárás, mivel a pályát elhagyni és ugyanonnan folytatni

csak véletlen eltévedés révén lehet, *Warmbold* viszont saját bevallása szerint szándékosan hajtott tovább. A blokádi ügyben pedig nem is döntöttek, mert ez időrendileg az ominózus „eltévedés” után következett és „de jure” *Warmboldék* ekkor már nem is lehettek versenyben...

Még néhány hónap csűrös-csavarás és az ügy szép happy enddel végződött. Miután a fellebbezés minden elképzelhető jogi fórumot megjárt, és senki nem tudott megnyugtató ítéletet hozni, végül a FIA, a Nemzetközi Autós Szövetség párizsi központja foglalkozott a bonyolult kérdéssel. Ők viszont minden vád alól felmentették a *Warmbold-Todt* párost, törölték a blokádi miatt elszenvedett 3 perc késést és röpké háromnegyed évvel a verseny befejezése után még győzteseknek is kikiáltották őket...

f. a.

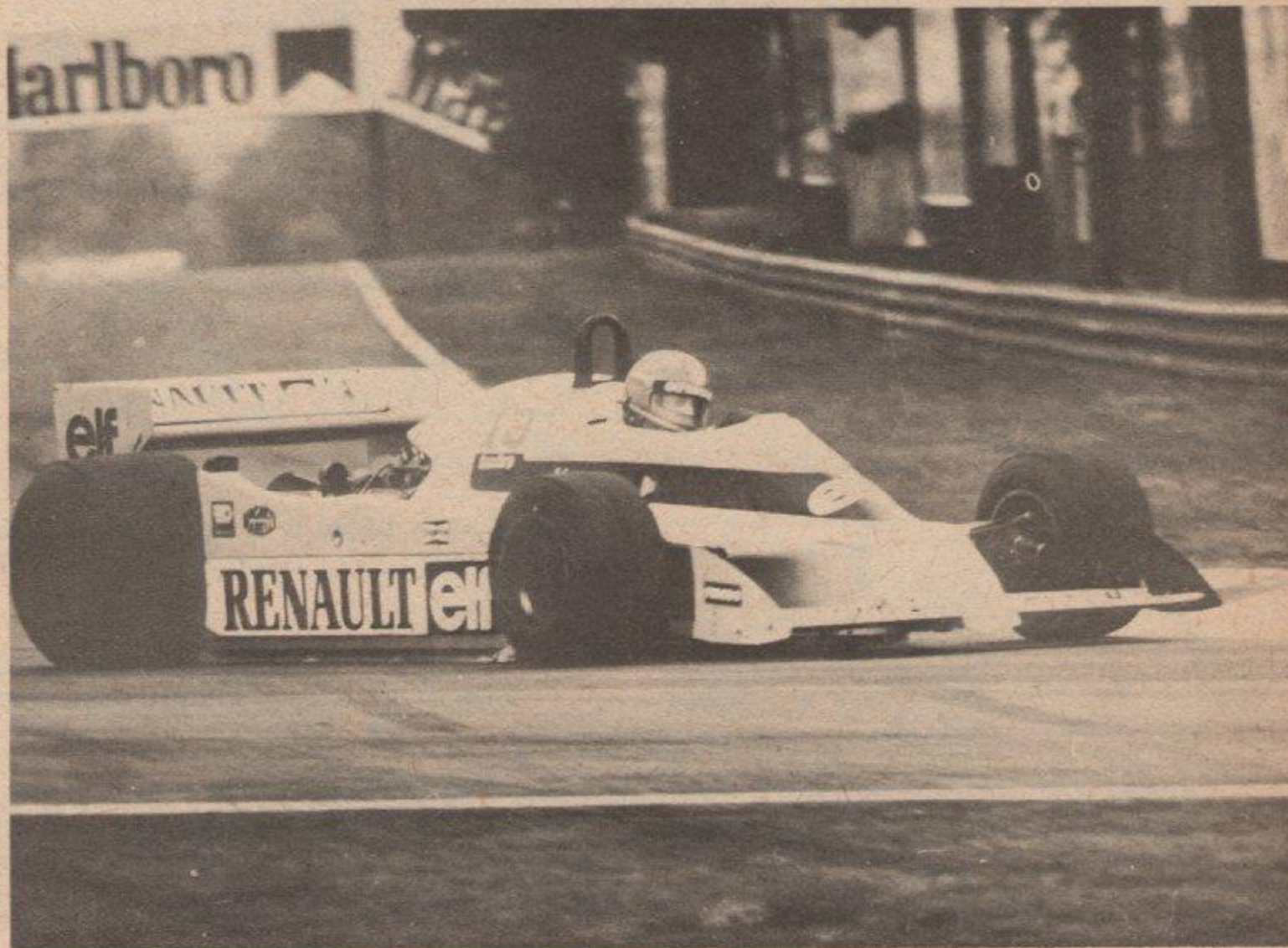
Turbó-diadal a láthatáron?

Nem is annyira jogos az az írásjel a mondat végén! A francia nagydíj után ugyanis ki merne kételkedni abban, hogy a turbóé a jövő? Mert a Renault Turbó megszerezte a Forma-1 világában első győzelmét, mely egyúttal az első „formás” turbódiadal is volt. 77 esztendő után került ismét a dobogó legfelső fokára a Renault. (1902-ben a magyar *Szisz Ferenc* győzött Renault-val az I. GP-n. A szerk.) A turbós siker *Jabouille* számára is az első győzelmet jelentette.

A Renault 1975. februárjában kezdte meg kísérleteit a turbóval. November 18-án egy

Alpine-ba épített motorral mutatkoztak be a franciák. *Gerard Larrousse*-nek a gyár sportosztálya vezetőjévé kinevezése adta meg a lökést a turbó fejlesztéséhez. 1976-ban már Forma-1-esbe látjuk beépítve a turbót. 1977. júliusában az angol GP-n hivatalosan is debütál a Renault Turbó. Időközben a Le Mans-i 24 órásan a turbó visszaszerzi a gallok számára a Porsche-elrabolta dicsőséget is.

Hát ennyit egyelőre a várható diadalút előzményeként. A többi majd elválnak a benzingőzben, a laborokban és természetesen az aszfalton...



Bevetésben a Renault Turbó.

**Minden héten
bevásárló
csütörtök**



**Népszerűek
a nemzeti
hetek**

a Kelet Áruházban

Valamennyi ruházati és vegyes-
iparcikk osztályon érdemes
szétnézni és vásárolni!

Hazai és importárunk
gazdag választékát találják
kedves vásárlóink

a Kelet Áruházban

Román, lengyel, bolgár
és szlovák hetek
az év folyamán

Nálunk mindig talál
valamilyen újdonságot!

KERESSE FEL VÁLLALATUNK SZOLGÁLTATÓ ÉS ÁRUSÍTÓ HELYEIT



AUTÓSZERVIZ-ÜZEMÜNKBEN

(Nyíregyháza, Lujza u. 1.)

- gépkocsikarosszéria-javítás, festés, fényezés;
- Zsiguli, Trabant, Wartburg, Moszkvics, Skoda, Zaporozsec, Volga, UAZ 469 típusú gépkocsikon garanciális felülvizsgálatok
- és garancián túli javítások;
- Dinitrol alváz- és üregvédelem, felkészítés műszaki vizsgára.

ÓRAJAVÍTÁS, NEMESFÉM-ÉKSZEREK

készítése és javítása (hozott anyagból).

BENZINKUTUNK

Nyíregyháza, Lujza u. 1. alatt nyitva tart
naponta 6-tól 19-ig, vasárnap 6-tól 14 óráig.

A TAURUS RALLYE IDEJÉRE 6-TÓL 22 ÓRÁIG SZOLGÁLTATÁSAIVAL
SORON KÍVÜL ÁLL RENDELKEZÉSRE SZERVIZÜNK!

VASSZERKEZETI ÉS GÉPIPARI SZOLGÁLTATÓ VÁLLALAT

NYÍREGYHÁZA, LUJZA UTCA 1. (DÉLI IPARTELEP)

Istállófőnökök

Ki az a Ligier?

A Forma-1 autóversenyek idei világbajnokságán már a nyitányon robbant a bomba — amely ezúttal kék színű volt.

Buenos Airesben a kék Ligier-ben Depailler volt a leggyorsabb az edzésen, a versenyen pedig a másik Ligier-pilóta, Lafitte utasította maga mögé a világbajnokokkal — Mario Andretti, Niki Lauda, James Hunt, Emerson Fittipaldi — tűzdelt mezőnyt, úgy, hogy Depailler a negyedik helyen végzett.



... el ne feledjem Lafitte-nek megmondani. (Ligier úr.)

A depókban azonban egy kézlegyintéssel elintézték a dolgot, mondván: „Kijött nekik a lépés.” A második futamban, a Sao Pauló melletti interlagosi pályán újabb sikert arattak a kék Ligier-ek, hiszen Lafitte és Depailler biztosan verte a mezőnyt.

„Itt már nem meglepetésről, hanem tartós fölényről kell beszélnünk” — kommentálták a győzelmet a versenyen dolgozó riporterek, írták az újságok, kopogták a telexgépek és az 50 éves Guy Ligier az érdeklődés keresztüzébe került.

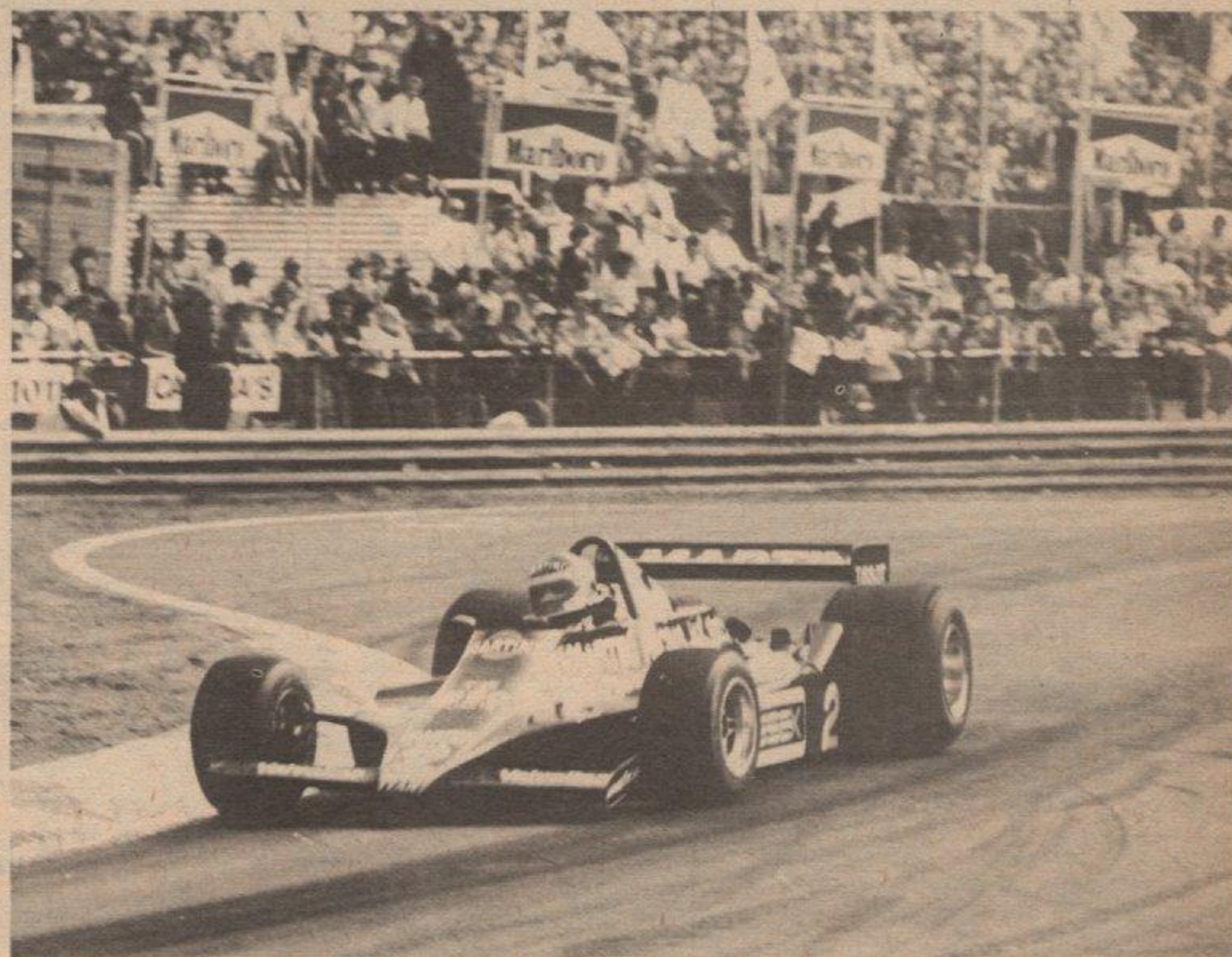
— Pontosan tíz éve, a párizsi autószalonnán mutattam be az első saját szerkesztésű versenyautómat — mondta a versenyt

követő sajtótájékoztatón. A Mátra cég 1974-ben felhagyott a versenykocsik gyártásával és csak motorokat készített. Ekkor alakult ki a „háromszögünk” a Gitanes cigaretta-márka pénzével, a Mátra 12 hengeres V motorjával és az általam tervezett versenyautóval. Jacques Lafitte-et, az 1975-ös év Forma-2 Európa-bajnokát szerződtettük pilótának és 1977-ben megszületett az első futamgyőzelmünk is. Sajnos 1977 végén a Mátraék végképp visszavonultak a versenyzéstől, így a többi Forma-1 torpedónál már bevált — a Mátra-motornál lényegesen könnyebb, kisebb fogyasztású — Ford Cosworth-motorokból vásároltunk 15 darabot. Közben 10 hónap alatt megterveztük új modellünket, a JS-11-et.

Igaz barátokra találtam Jo Schlesseren — akivel megnyertük a reimsi 12 órás versenyt egy Ford MK-11-es volánja mögött — és aki az 1967-es nürburingi versenyen történt balesetem után az életemet mentette meg. Kocsijaimon a JS monogram az ő nevének állít emléket. Úgy gondolom — fejezte be nyilatkozatát a ritkás hajú csapatfőnök —, hogy a „kék szűzekkel” (ahogy a szakma elnevezte autóimat) és a két jó képességű versenyzővel (Lafitte, Depailler) ott leszünk a Lotusok, Ferrarik között. Persze az a célunk, hogy ne csak közöttük, hanem egy picivel előttük legyünk...

Földi Attila

Lapzártakor érkezett a hír: Depailler-t sárkányrepülés közben súlyos baleset érte. „Helyettesítéséről” napokon belül intézkedtek Ligierék. A „sztrájk törő” Ickx lett a team tagja! (A szerk.)



Chapman Lotusa a kanyarban. (Tátrai Béla felvételei.)

Chapman Lotusai

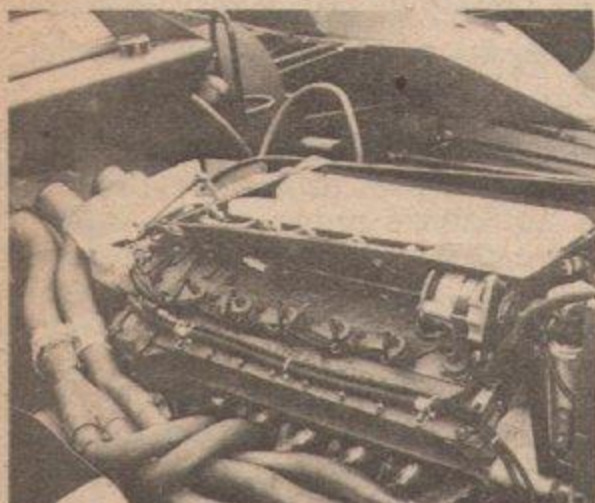
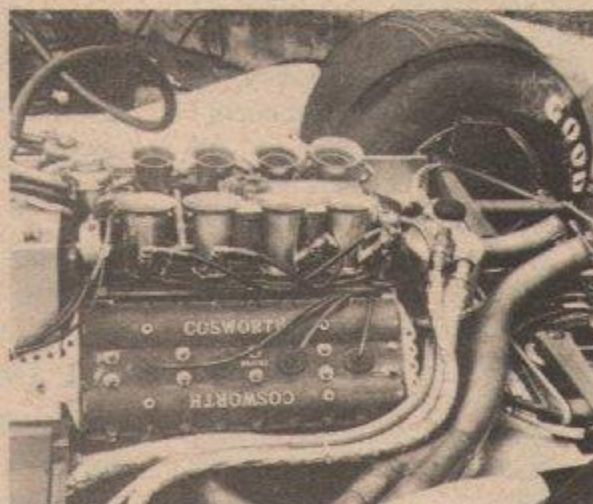
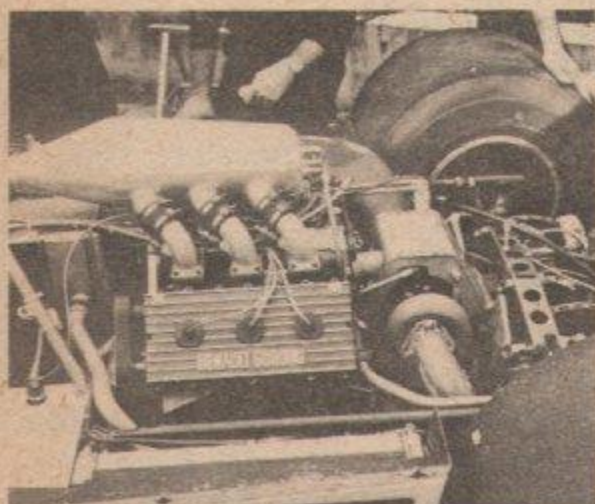
Mint ismeretes, az elmúlt évben a Forma-1-es világbajnokság első két helyét Andrettivel és a néhai Petersonnal a volánjánál, Lotusok lopták el. A hosszú évek óta a Forma-1 iránymutatóiként nyilvántartott, egzotikus nevű autók szoros kapcsolatnak Colin Chapman nevéhez. Chapman az angol Lotus versenyautók főkonstruktorra, és az istálló vezetője. Civilként az általa 1951-ben alapított Lotus Cars Ltd. néven bejegyzett autógyár műszaki vezetője. De Chapman végülis a Forma-1 ötletgyárosa, lépésdiktálója, 1960-tól, amióta beszállt a Forma-1-be. Ezt jól bizonyítja az elmúlt év végéig összegyűjtött 71 Lotus GP-győzelem, amely világbajnoki címet hozott, sőt hetet, ha a gyártók címéért kiírt listát is számba vesszük.

Chapman legnagyobb erényeként említik azt a jó érzéket, amivel az embereit összeválogatja a különböző munkákra, a legfelsőbb képzettségű aerodinamikustól kezdve a kitűnő műszaki rajzolókon és gyakorlott versenymérnökökön át a márkahű szerelőkig. És akkor a híres precizitását még nem is érintettük. E tulajdonságáról két anekdota is járja. Az egyik szerint miután tapétáztak nála, egy csavarhúzóval piszkálgatni kezdte a felragasztott papírt, hogy megvizsgálja, kellő alaposan végzették-e a munkát. Amikor az egyik konnektor alól kifejtette a tapétát, észrevette, hogy nem szépen nyírták körül, az egész szobát újracsináltatta. A másik nem is annyira anekdota, inkább szállóige, miszerint: ha Chapman az egyik versenyre nem száz százalékoson készítette fel a Lotusokat, akkor a többiek még rosszabbul dolgoztak...

S. P.

Szakértőknek

Kinek akad mondjuk potom 300 schillingje arra, hogy közlőrl is megcsodálhassa a Forma 1 bombázóit? Nos ezt a pénzt ezúttal megspórolhatja a Kedves Ol vasó, hisz mi betekintést adunk egy-egy „Forma” belsejébe is. Tátrai Béla felvételeihez semmi kommentár nem szükséges.



Az 1979. évi Rallye EB állása a 32. futam után

1. Jochi Kleint	Opel Ascona	D	311
2. Antonio Zanini	Fiat 131 Abarth	E	265
3. Billy Coleman	Ford Escort RS	GB	169
4. Pentti Airikkala	Vauxhall Chevette	SF	140
Attilio Bettega	Fiat 131 Abarth	I	140
Bernard Béguin	Porsche Carrera	F	140
7. Mauro Pregliasco	Alfetta GTV	I	125
8. Guy Coloul	Opel Kadett GTE	B	114
9. „Didi”	Fiat 131 Abarth	B	92
10. Ulf Grönholm	Fiat 131 Abarth	SF	90
11. Angelo Presotto	Ford Escort	I	85
12. Holger Bohne	VW Golf GTI	D	84
13. „Tony”	Lancia Stratos	I	80
Leo Kinnunen	Porsche Carrera	SF	80
Stig Blomquist	Saab 99 Turbo	S	80
16. Dario Cerrato	Opel Kadett GTE	I	75
17. FERJÁNCZ Attila	Renault 5 Alpine	H	72
18. Delbaar	Porsche Carrera	B	71
19. Achim Warmbold	Toyota Celica	D	69
20. Brian Nelson	Ford Escort RS	GB	64

A Taurus Rallye-ig lezajlott még lapzárta után a Hunsrück Rallye (2), az NSZK-ban és a Duna Rallye (1) Romániában, de ezek csak kis részben fogják a listát befolyásolni.

RALLYE EB-MAGAZIN

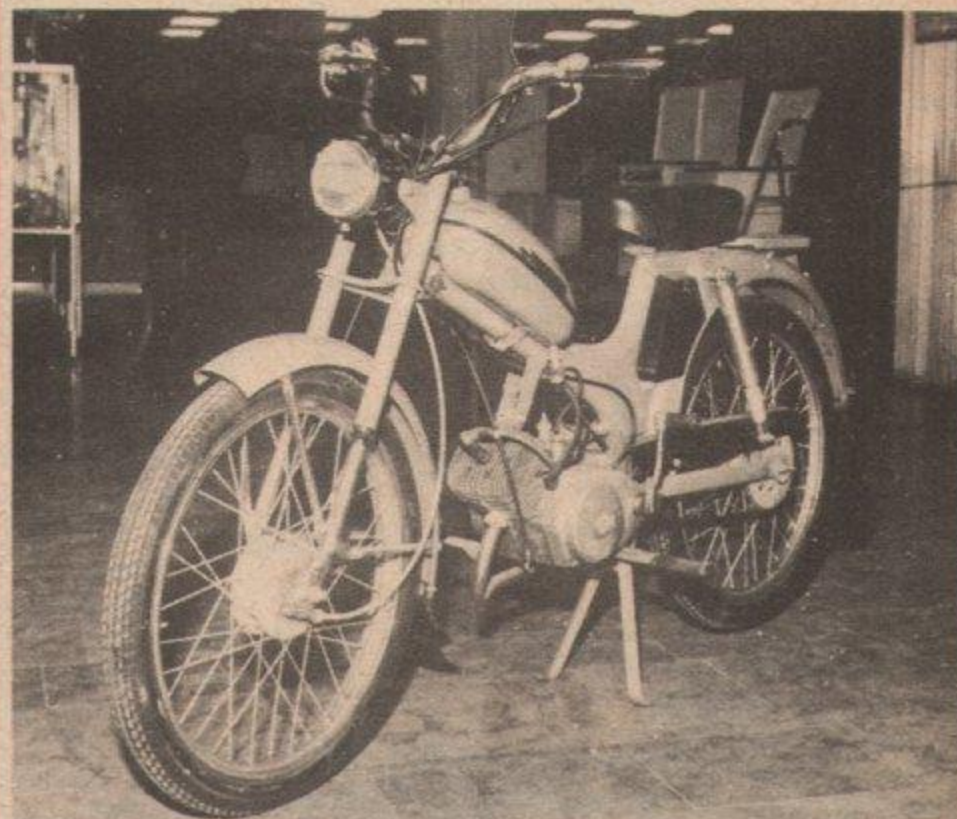
A 18. INT. TAURUS RALLYE NYÍREGYHÁZI SZERVEZŐ BIZOTTSÁGÁNAK KIADVÁNYA

Felelős szerkesztő: Kalenda Zoltán. Tördelőszerkesztő: Pristyák József. Kiadja: a Szabolcs megyei Lapkiadó Vállalat. Felelős kiadó: Mádi Lajos igazgató. Készült a Nyírségi Nyomdában. Felelős vezető: Jáger Zoltán igazgató.

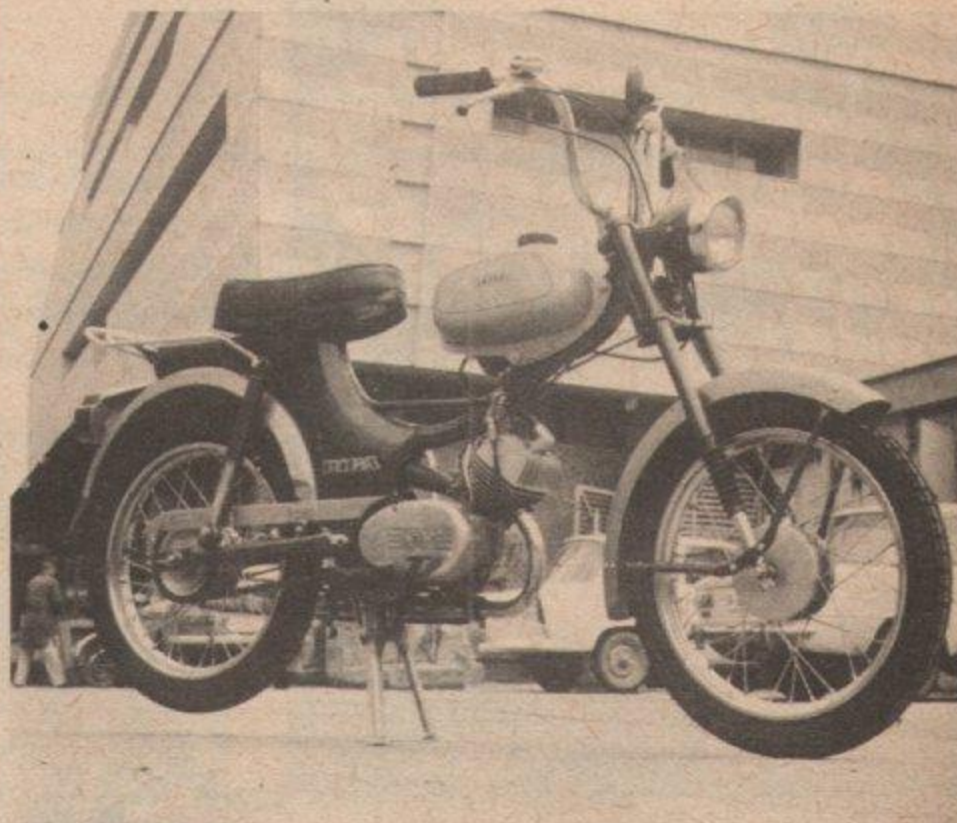
Eng. szám: III/2575/1979

79. — 72140

GYORSASÁG, ERŐ, MEGBÍZHATÓSÁG



KOMÁR



RIGA 16

BORSOD, HAJDÚ, HEVES ÉS SZABOLCS
MEGYÉK TERÜLETÉN
FORGALOMBA HOZZA A



VASVILL
KERESKEDELMI
VÁLLALAT

KAPHATÓK A SZAKÜZLETEKBEN,
ÁRUHÁZAKBAN



**Útközben
nélkülözhetetlen!**

**A meggylé, birslé,
őszibaracklé**

**ROSTOS GYÜMÖLCSLEVEK:
NEMCSAK ÜDÍTENEK, VITAMINDÚSAK IS**

EGÉSZSÉGÜKRE!





Itt
a
MÄRKA
itt
már ma?

